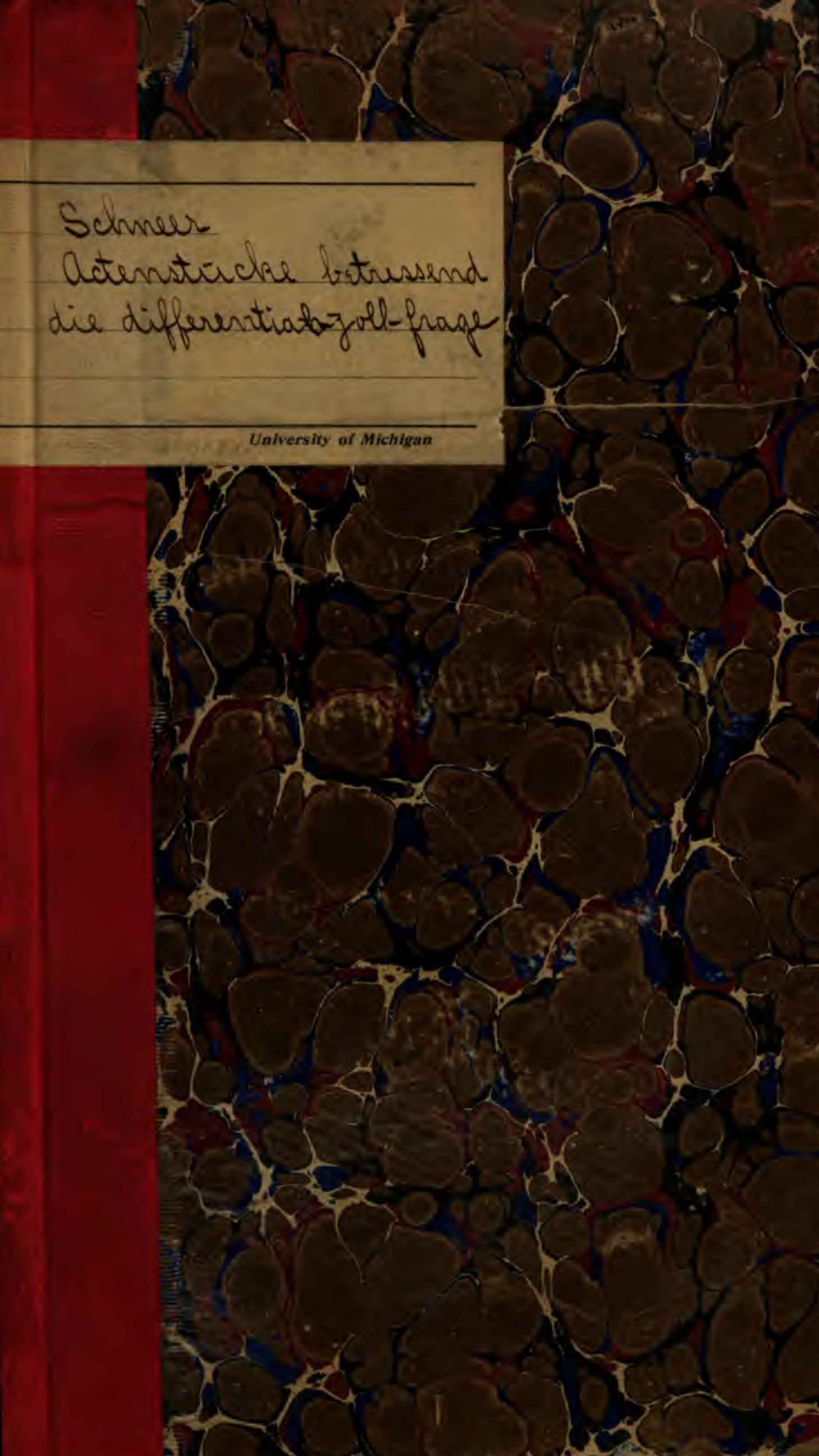
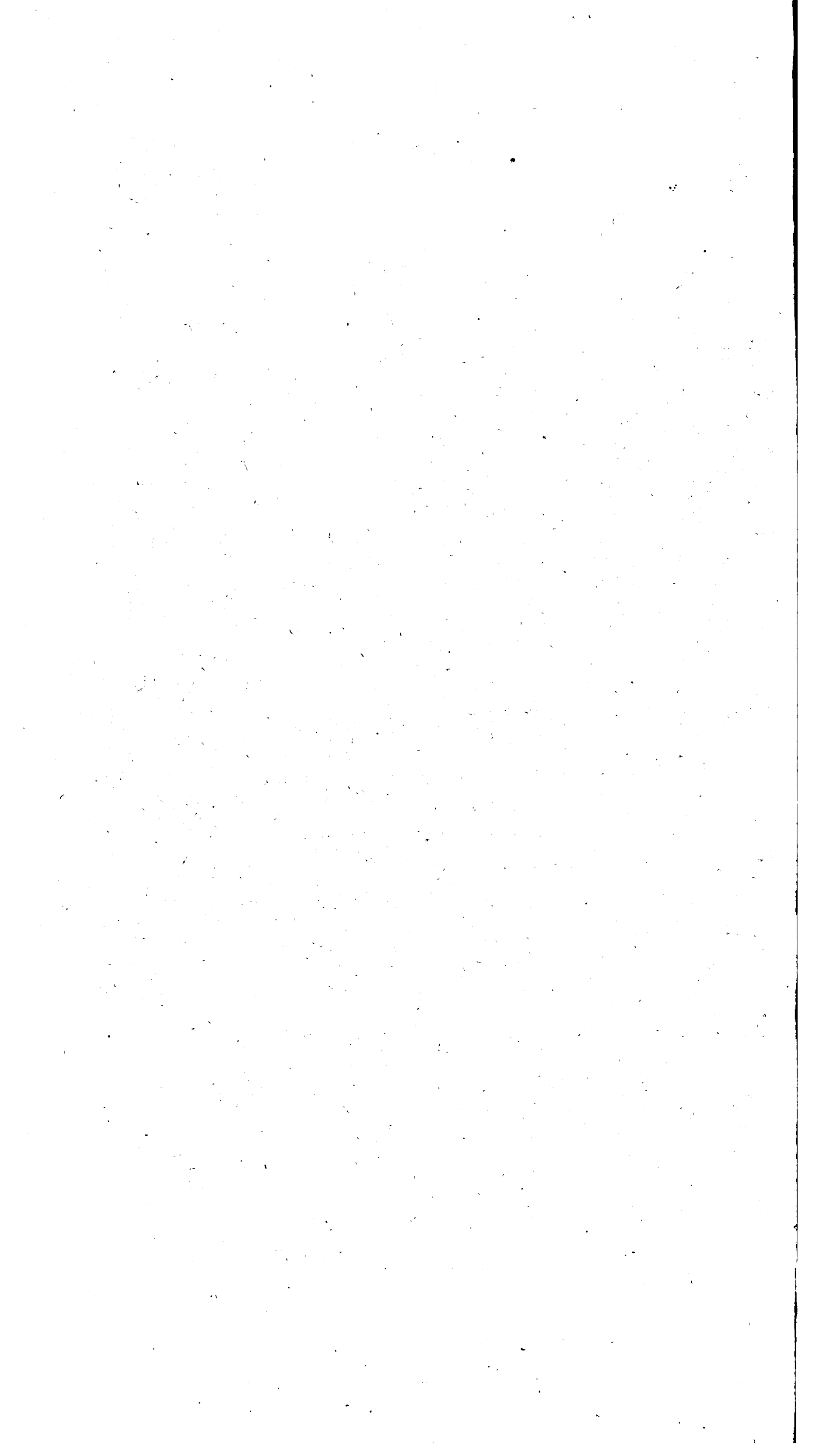

Schmeer
Actenstücke betreffend
die differentiale-zoll-frage
University of Michigan



Central-Archiv

für das

Gewerbe-, Handels- und Finanzwesen.

Erster Band.

Actenstücke

betreffend

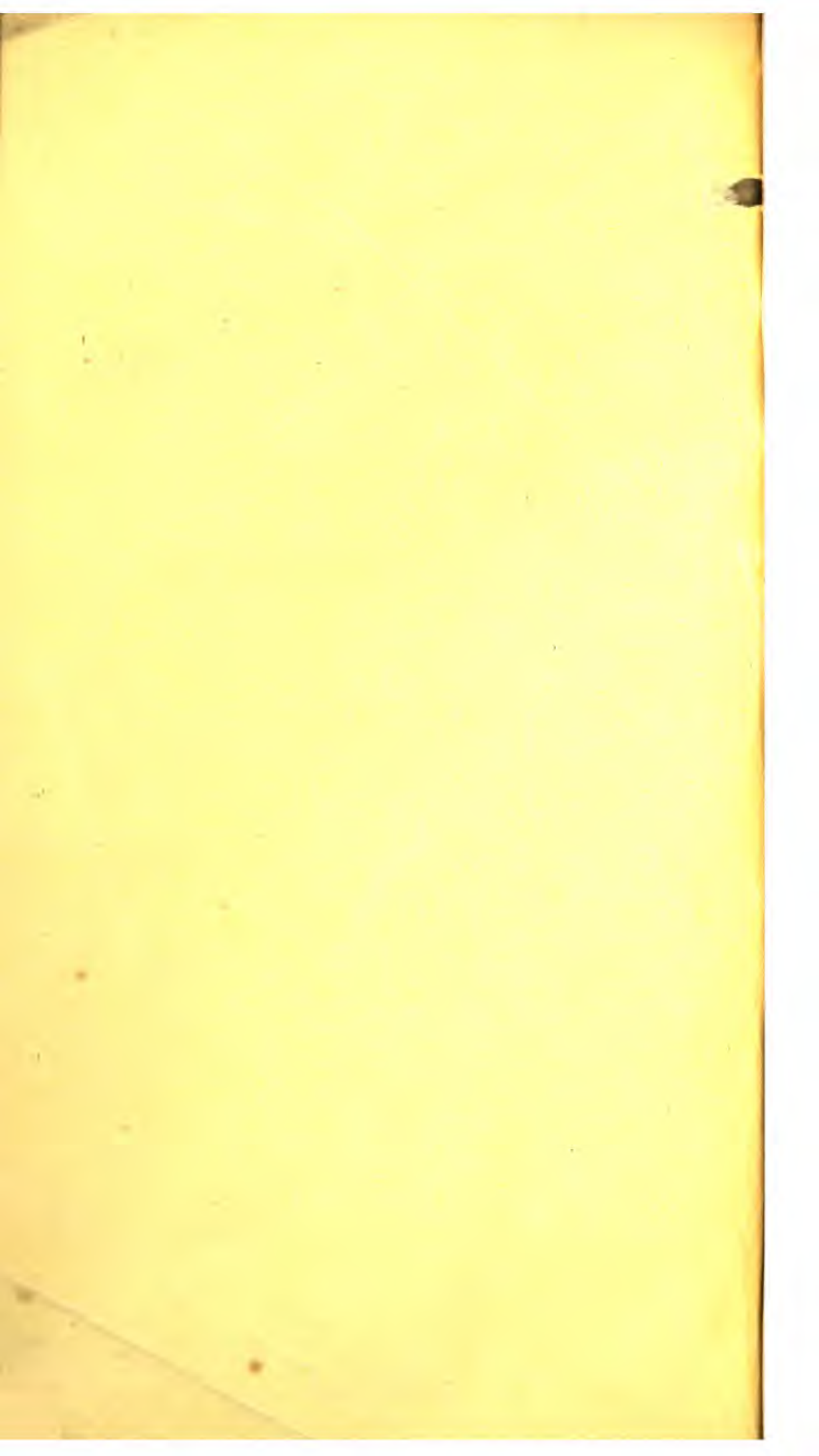
die Differential-Zoll-Frage.

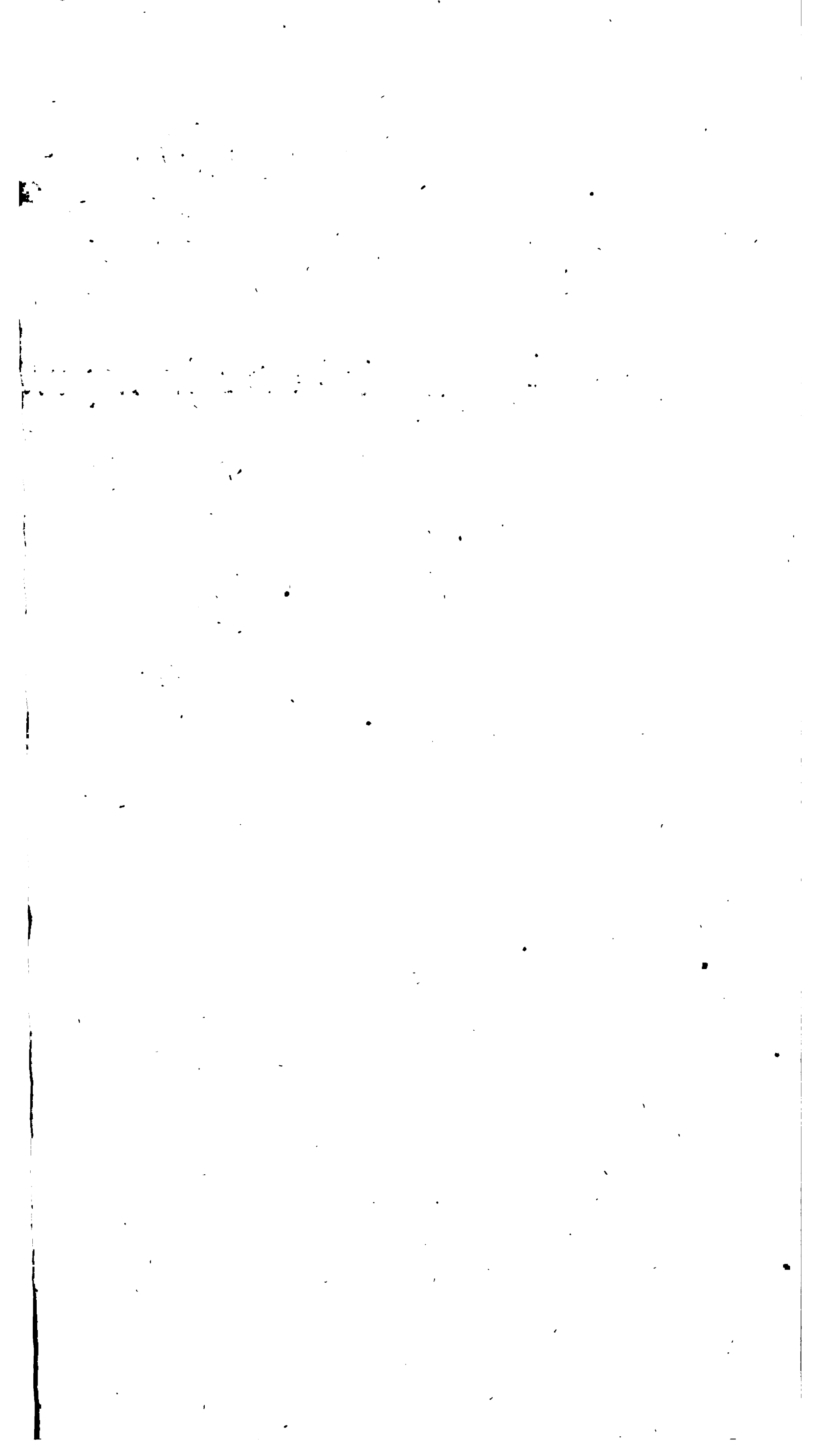
Herausgegeben von

Alexander Schneer.

Jena,
Druck und Verlag von Friedrich Frommann.

1848.





Central-Archiv

für das

Gewerbe-, Handels- und Finanzwesen

Herausgegeben

von

Alexander Schneer.

Erster Band.

Jena,
Druck und Verlag von Friedrich Frommann.

1848.

Actenstücke

betreffend



die Differential-Zoll-Frage.

Herausgegeben

von

Alexander Schneer.

Jena,
Druck und Verlag von Friedrich Frommann.

1848.



Vorrede.

Die materiellen Interessen haben um deshalb eine so hohe Bedeutung gewonnen, weil in denselben die Grundlagen einer neuen geistigen Entwickelung zu finden sind. Ihre Erforschung und ihr Verständniß wird zur Nothwendigkeit.

Je zusammengesetzter unsere gesellschaftlichen Verhältnisse täglich werden, desto schwieriger wird es, zu dem Verständniß derselben zu gelangen, und je mehr diese Schwierigkeit hervortritt, desto mehr wird es zum Bedürfniß, jener durch geeignete Mittel abzuhelfen.

Ein wesentliches Hülfsmittel bieten in dieser Beziehung die officiellen Actenstücke, welche aus den verschiedenen staatlichen Sphären hervorgehen und Fragen des Gewerbe-, Handels- und Finanzwesens erörtern. Denselben verleiht einerseits die zunehmende Intelligenz, welche sich außerhalb des Beamtenstandes entwickelt, andererseits das rühmliche Streben der Regierungen, die öffentlichen Einrichtungen mit den Überzeugungen und Wünschen der Einsichtigen in Übereinstimmung zu bringen, einen besonderen Werth.

Solche Actenstücke, obgleich an sich wichtig, für die große Zahl der Männer vom Fache lehrreich, und oft von mehr als einem besonderen Fachinteresse, sind bisher nur selten bei uns in

Deutschland veröffentlicht worden und sind nur Wenigen, besonders Begünstigten zugänglich gewesen.

Es ist nun der Zweck des Central-Archivs für das Gewerbe-, Handels- und Finanzwesen, diesem Mangel abzuhelfen und, so viel dies möglich ist, die hier einschlagenden Actenstücke einem größeren Kreise zu erschließen. In zwanglosen Bänden wird das Central-Archiv solche Verhandlungen bringen, welche über die Fragen des Gewerbe-, Handels- und Finanzwesens, besonders in Deutschland erhoben werden.

Wie die Sammlung dieser Originalien stattfinden soll, wird am Besten nach der Behandlung des Stoffes in dem vorliegenden ersten Bande ermessen werden.

Indem ich wünsche, die Sammlung möge sich freundlicher Theilnahme erfreuen und mir durch fernere Mittheilungen von Privaten, Corporationen und Behörden die Möglichkeit zur Fortsetzung des Werks in der begonnenen Weise gegeben werden, fühle ich mich verpflichtet, meinen ergebensten Dank allen denen auszusprechen, durch deren gefällige Mitwirkung und Liberalität die Sammlung der Actenstücke, welche dieser Band enthält, zu Stande gekommen ist.

Breslau, den 27. December 1847.

A. S.

Inhaltsverzeichniß.

Zweite Abtheilung,

gegen Differential-Zölle.

Zur Orientirung
in der
Differential-Zoll-Frage
vom
Herausgeber.

Gleich dem Sheylock bei dem Anfange der Rede der Porcia rief der Chor der Industriellen in Deutschland: „ein Daniel kommt, o! weiser Richter!" als Friedr. List sein nationales System der Handelspolitik der Welt verkündete. Denn wer einseitigen Interessen dient, den halten die Begünstigten jederzeit für weise, und von dem meinen sie immer, er habe Recht.

List hat die Praxis, welche wir gewöhnlich Merkantil-System nennen, von Neuem aufgestutzt und er hat in unseren Organen der öffentlichen Meinung in großer Zahl Anhänger und Vorkämpfer schon um deshalb gefunden, weil er zu gelegener Zeit an die deutsche Vaterlandsliebe mit seiner Handelspolitik appellirte.

Obwohl auch schon 1384 ein Gesetz Richards II. die Einfuhr fremder Waaren auf fremden Schiffen in England beschränkte, so findet das Merkantil-System doch bei den Venetianern seine erste Begründung.

Die Häfen der Republik Venedig waren zwar allen Waaren der Welt im Anfange der Blüthe des Staats geöffnet, aber auch damals schon war der Umsatz jener Waaren nur auf venetianischen Schiffen gestattet.

Die Ausländer mußten zweimal höhere Zollgebühren, als die Einheimischen zahlen. — Ausländer durften in den venetianischen Häfen Schiffe weder bauen lassen, noch kaufen. — Die Schiffe, die Patrone, die Eigenthümer, alles mußte von Venedig sein.

Jede Gesellschaft zwischen Inländern und Ausländern war verboten.

In Venedig allein durfte man mit Deutschen, Böhmen und Ungarn handeln.

Mit der steigenden Bedeutung der einheimischen Manufacturen ging die Regierung von ihrer frühern liberalen Politik in Betreff der fremden Einfuhr ab, und die Fabricanten erwirkten das Verbot der ausländischen Waaren, deren Erzeuger sie geworden waren.

Noch einige Zeit sicherten der leichte Credit, die reichlichen Capitalien und die anerkannte Rechtlichkeit der Handelsleute das Übergewicht Venedigs. Bald aber erhoben sich im übrigen Europa Fabriken, die mit den venetianischen wetteiferten; der Handel fand in dem der Portugiesen, Holländer, Spanier und Engländer eine verderbliche Concurrenz*).

Carl V. verdoppelte schon im Anfange seiner Regierung als Retorsion die Zollgefälle, welche die Venetianer in seinen Staaten zahlten. — Er erhöhte jene Zölle später auf 20%. — Dieser Aufschlag machte den Venetianern die Einfuhr in die spanischen Häfen unmöglich.

Carl V. ging auf dieser Bahn rüstig weiter. Die Nothwendigkeit der Kriegführung zwang ihn zu finanziellen Auskunftsmitteln, welche den größten Theil der Capitale den Gewerben entzogen, um sie auf unfruchtbare Verzehrung zu verwenden.

Er erhöhte die Zölle von Rohstoffen bei ihrem Eingange und die von den fabricirten bei ihrer Ausfuhr. An die Stelle der freien Gewerbe setzte er das Monopol. Überall erhoben sich die kaiserlichen Manufacturen, von denen man die Licenzen erkaufen mußte, um das Recht zur Arbeit zu haben. Dieses ganze Beschränkungswesen setzte sich nach und nach in den Gesetzen und Sitten fest, und Carl V. machte dies Wesen dadurch noch verderblicher, daß er es in der Verwaltung organisirte.

Ein 200 Jahre späterer Schriftsteller — Ustariz — faßte jene Grundsätze der Handelsverwaltung dahin zusammen:

„Es ist nothwendig, mit Strenge sämmtliche Mittel anzuwenden, welche uns dahin führen können, an das Ausland mehr von unse-

*) Vergleiche M. Blanqui ainé Histoire de l'économie politique en Europe, depuis les anciens jusqu'a nos jours.

ren Erzeugnissen zu verkaufen, als es an uns von den seinigen verkaufen würde: hier liegt das ganze Geheimniß und der einzige Nutzen des Handels."

Jenes System ist fälschlich von den Venetianern mit — Colbertismus bezeichnet worden, die Italiener haben es erfunden und die Spanier haben es fortgebildet. Colbert aber hat in seiner, dem König vorgelegten Denkschrift auch sein System mit wenigen Worten dahin zusammen gedrängt:

— „Die Ausgangs-Zölle von Boden-Erzeugnissen und Fabricaten des Königreichs herabzusetzen, die Eingangs-Zölle von Allem zu ermäßigen, was den Fabriken dient, durch Erhöhung der Zölle die Erzeugnisse der ausländischen Manufacturen zurück zu drängen." —

In dieser kurzen Characteristik finden wir das vielgepriesene neue System von List, im französischen Tarif von 1664 als in seinen Grundzügen schon dagewesen.

Lange war das Mercantil-System über einen großen Theil Europa's verbreitet, und kein Land hat dasselbe in seiner ganzen Ausdehnung und so systematisch durchgeführt, als Preußen, wo es von 1764 ab beinahe fünfzig Jahre lang bestand.

Welchen Erfolg nach 40jährigem Bestehen das System auf die preußische Industrie geübt, geht aus der Protestation des General-Fabriken-, General-Accise- und Zoll-Departements hervor, welcher sich die Fabricanten anschlossen. — Dieser Protest wurde erhoben, als im Decbr. 1806 der französische Finanz-Administrator Estève in Berlin die freie Einfuhr aller französischen Fabrik- und Manufactur-Waaren gegen eine mäßige Zoll-Abgabe verlangte.

In dem Protest heißt es:

„Die hiesige Industrie kann sich gegen die Concurrenz der französischen in Seide, Baumwolle, Leder, feinen Tuchen, Papier, Bronze und Quincaillerien nicht halten. Nur durch das Verbot des Einlasses fremder Waaren ist künstlich die Fabrication in Berlin gehoben; seit einem halben Jahrhundert besteht das Prohibitiv-System; der schon zerrüttete Zustand der Einwohner wird durch eine solche Maaßregel ganz vernichtet werden.

41,000 Personen sind in Berlin der Weberei, überhaupt dem

Gewerbe der Stuhlwaaren angehörig, diese kommen mit einem Schlage an den Bettelstab!" —

Wie Preußen in allen Beziehungen in seiner Unglücksperiode zu den richtigen Hilfsmitteln griff, welche die Staatswissenschaften an die Hand gaben, so waren auch alle seine Anordnungen, welche in Betreff der Gewerbe getroffen wurden, von den Grundsätzen der vorgeschrittenen National-Öconomie dictirt.

Schon am 21. August 1802 hatte der König den Finanz-Minister v. Struensee aufgefordert, über die mit hohem Zoll belegten und verbotenen Waaren eine Denkschrift auszuarbeiten.

Nachdem die Beschwerde der Kaufleute sich im Allgemeinen erhob, — es sei Mangel in allen Waarenlagern, ist die Einfuhr der verbotenen und hoch impostirten 139 Artikel gegen einen Einfuhrzoll von 8½ % — 2 Sgr. vom Thaler — im Jahre 1807 gestattet worden, und eine gründliche Revision der Gesetzgebung über die National-Industrie ward vorbehalten.

Hierauf wurden schon in der Regierungs-Instruction vom 26. Decbr. 1808 im §. 34 und 50 die folgenden sehr merkwürdigen Grundsätze ausgesprochen:

§. 34.

„Bei allen Ansichten, Operationen und Vorschlägen der Regierungen muß der Grundsatz leitend bleiben, Niemanden in dem Genuß seines Eigenthums, seiner bürgerlichen Gerechtsame und Freiheit, so lange er in den gesetzlichen Grenzen bleibt, weiter einzuschränken, als es zur Beförderung des allgemeinen Wohls nöthig ist; einem jeden innerhalb der gesetzlichen Schranken die möglichst freie Entwickelung und Anwendung seiner Anlagen, Fähigkeiten und Kräfte in moralischer sowohl als physischer Hinsicht zu gestatten, und alle dagegen noch obwaltende Hindernisse baldmöglichst auf eine legale Weise hinweg zu räumen."

§. 50.

„Die Wirksamkeit der Regierungen bei Ausübung der Polizei-Gewalt muß nicht blos auf die Abwendung von Gefahren und Nachtheilen, und Erhaltung dessen, was schon da ist, sondern auch auf die Mehrung und Beförderung der allgemeinen Wohlfahrt sich erstrecken. —

Dieses kann nur durch eine feste Ausübung des §. 34 enthaltenen Grundsatzes und durch die möglichste Gewerbefreiheit, sowohl in Absicht der Erzeugung und Verfeinerung, als des Vertriebs und Absatzes der Producte, geschehen. Es ist dem Staate und seinen einzelnen Gliedern immer am zuträglichsten, die Gewerbe jedesmal ihrem natürlichen Gange zu überlassen, das heißt: keine derselben vorzugsweise durch besondere Unterstützungen zu begünstigen und zu heben, aber auch keine in ihrem Entstehen, ihrem Betriebe und Ausbreiten zu beschränken, insofern das Rechts-Princip dabei nicht verletzt wird, oder sie nicht gegen Religion, gute Sitten und Staatsverfassung anstoßen. Es ist unstaatswirthschaftlich, den Gewerben eine andere, als die eben bemerkte Grenze anweisen und verlangen zu wollen, daß dieselben von einem gewissen Standpunkte ab in eine andere Hand übergehen, oder nur von gewissen Classen betrieben werden.

Neben dieser Unbeschränktheit bei Erzeugung und Verfeinerung der Producte ist Leichtigkeit des Verkehrs und Freiheit des Handels, sowohl im Innern, als mit dem Auslande, ein nothwendiges Erforderniß, wenn Industrie, Gewerbefleiß und Wohlstand gedeihen soll, zugleich aber auch das natürlichste, wirksamste und bleibendste Mittel, ihn zu befördern.

Es werden sich alsdann diejenigen Gewerbe von selbst erzeugen, die mit Vortheil betrieben werden können, und dieses sind wieder diejenigen, welche dem jedesmaligen Productions-Zustande des Landes und dem Culturzustande der Nation am angemessensten sind. Es ist *unrichtig*, wenn man glaubt, es sei dem Staate vortheilhaft, Sachen dann noch selbst zu verfertigen, wenn man sie im Auslande wohlfeiler kaufen kann. Die Mehrkosten, welche ihm die eigene Verfertigung verursacht, sind rein verloren, und hätten, wären sie auf ein anderes Gewerbe angelegt worden, reichhaltigen Gewinn bringen können. Es ist eine schiefe Ansicht, man müsse in einem solchen Fall das Geld im Lande zu behalten suchen und lieber nicht kaufen. Hat der Staat Producte, die er ablassen kann, so kann er sich auch Gold und Silber kaufen und es münzen lassen.

Je vortheilhafter der Producent und Fabricant seine Erzeugnisse absetzen kann, je mehr bestrebt er sich, sie hervorzubringen, und je

mehr davon hervorgebracht wird, um so weniger läßt sich Mangel davon besorgen. — Ausfuhrfreiheit ist also grade dahin gerichtet, dem Mangel vorzubeugen, statt, wie man gewöhnlich glaubt, ihn herbeizuführen. Freiheit des Handels macht den Speculationsgeist des Kaufmanns rege. Dieser wird seine Waaren nicht sofort absetzen, wenn er noch Aussicht hat, solches vortheilhafter thun zu können, oder gern das Steigen der Preise abwarten wollen, wenn er sie höher eingekauft hat; er wird sie also auch nicht ausführen, wenn er sie im Lande selbst noch mit Vortheil abzusetzen hoffen darf. Auf diese Weise schafft sich der Staat Vorräthe und Magazine im Lande, ohne daß er besondere Kosten darauf verwenden darf. Leichtigkeit des Verkehrs und der Communication wird die Waaren im Lande jedesmal dahin bringen, wo sie am nöthigsten sind, weil sie da am theuersten bezahlt werden.

Es ist nicht nothwendig den Handel zu begünstigen, er muß nur nicht erschwert werden.

Eben diese Freiheit im Gewerbe und Handel schafft zugleich die möglichste Concurrenz in Absicht des producirenden und feilbietenden Publicums, und schützt daher das consumirende am sichersten gegen Theuerung und übermäßige Preissteigerung.

Es ist falsch, das Gewerbe an einem Orte auf eine bestimmte Anzahl von Subjecten einschränken zu wollen. Niemand wird dasselbe unternehmen, wenn er dabei nicht Vortheil zu finden glaubt; und findet er diesen, so ist es ein Beweis, daß das Publicum seiner noch bedarf; findet er ihn nicht, so wird er das Gewerbe von selbst aufgeben.

Man gestatte daher einem jeden, so lange er die vorbemerkte Grenzlinie hierin nicht verletzt, sein eigenes Interesse auf seinem eigenen Wege zu verfolgen, und sowohl seinen Fleiß, als sein Capital in die freieste Concurrenz mit dem Fleiße und Capitale seiner Mitbürger zu bringen.

Dieses sind die Grundzüge, nach denen die Regierungen bei Verwaltung der Gewerbe und Handels-Polizei zu verfahren haben.

Nicht staatswirthschaftliche, sondern blos politische Gründe (oder allenfalls Bedürfniß des Augenblicks, welchem aber, wenn diese Maximen befolgt werden, der Regel nach immer wird vorgebeugt werden können) können es nöthig und räthlich machen, anderweite Maaßregeln zu ergreifen. Von einem solchen Falle werden die Regierungen aber

jedesmal höhern Orts benachrichtigt werden, vorzüglich in Absicht der Getreide-Ausfuhr.

Ihr Augenmerk muß dahin gehen, die Gewerbe- und Handelsfreiheit so viel als möglich zu befördern, und darauf Bedacht zu nehmen, daß die verschiedenen Beschränkungen, denen sie noch unterworfen ist, abgeschafft werden, jedoch nur allmählich auf eine legale Weise und *selbst mit* möglichster Schonung des Vorurtheils, da jede neue Einrichtung mit Reibungen verbunden ist, und ein zu schneller Übergang von Zwang zur Freiheit manchmal nachtheiligere Folgen hervorbringt, als der Zwang selbst." —

Bei den Berathungen, welche nach wiederhergestelltem Frieden eine Staatsraths-Commission unter dem Vorsitze von Wilhelm v. Humboldt nach der Cab.-Ordre vom 28. Mai 1817 übernahm, — wurden fast einstimmig die folgenden Grundzüge für das Gesetz festgestellt, welches später mit dem Datum vom 26. Mai 1818 erschien und den Titel führt:

„Gesetz über den Zoll und die Verbrauchssteuer von ausländischen Waaren —" —

„Die Ausfuhr der Producte und Waaren sollen im Interesse der Landwirthe — in Betreff der Rohstoffe, — im Interesse der Fabricanten, in Betreff der Fabrikwaaren, in der Regel ganz abgabenfrei sein. — Die Durchfuhr soll zur Erleichterung des Transito-Handels möglichst gleich und niedrig normirt werden." —

Wegen der Einfuhr fremder Waaren aber kamen die beiden Systeme der National-Oeconomie hart an einander. —

Es gingen Beschwerdeschriften von Fabricanten aus Berlin und aus Schlesien ein, da unter den Gewerbetreibenden die Furcht herrschte, die angeführten Grundsätze der Regierungs-Instruction würden zur vollen Geltung kommen.

Es verlautete auch, daß ein Satz von 10 % als Maximum im neuen Tarif werde festgestellt werden. Die Beschwerden jener Zeit äußern, was heute etwa der Verein der Industriellen sagt.

Für die Prüfung dieser Beschwerden wurde außerhalb des Staatsraths eine Commission unter dem Ober-Präsidenten v. Heydebreck niedergesetzt, zu welcher allerlei Gewerbetreibende gezogen wurden. Der

damalige General-Fabriken-Commissarius, Erzieher der Humboldts, Namens Kunth, und der spätere Minister Maaßen gaben als Mitglieder dieser Commission ein Separat-Votum ab. — Von diesem Votum wurde die Commission des Staatsraths in ihrem Beschlusse in einer Majorität von 20 gegen 2 geleitet.

Der Staatsrath trat der diesfälligen Erklärung seiner Commission mit einer Majorität von 53 Stimmen gegen 3 dahin bei:

Daß die Handelsfreiheit überall aufrecht erhalten werden muß, wo nicht ganz besondere Gründe eine augenblickliche Einschränkung gebieten, daß eine solche Nothwendigkeit nicht vorhanden sei, um die inländischen Fabriken zu beschützen, da selbige unter den festgesetzten Abgaben und den übrigen Begünstigungen mit dem Auslande sehr gut Concurrenz halten können, daß es daher eine sehr große Ungerechtigkeit des Staats gegen die gesammte Masse seiner übrigen Unterthanen sein würde, wenn er außerdem noch zu Gunsten der Fabricanten Einfuhrverbote erlassen wollte, daß für das System des freien Handels die geographische Lage des preuß. Staats grade ebenso günstig sei, als wiederum sie und die politischen Verhältnisse desselben das Verbot-System von fremden Manufactur-Waaren unausführbar machen und daß überhaupt nur derjenige Gewerbfleiß festbegründet und dem Staate wahrhaft vortheilhaft sei, welcher auch in freier Concurrenz mit dem Auslande bestehen könne*).

*) Vergleiche über die Geschichte des preußischen Zolltarifs „Der Volkswohlstand im Preußischen Staate von C. F. W. Dieterici. Berlin 1846. 8." Leider giebt Dieterici aus dem Gutachten der Heydebreck'schen Commission und aus dem Separat-Votum von Heydebreck nur einen Auszug; es finden sich nicht die Originalien selbst abgedruckt, aber nach der Äußerung eines competenten Beurtheilers, welchem jene Acten des Staatsrechts bekannt sind, enthalten die Dieterici'schen Auszüge Alles, was aus jenen Verhandlungen für das größere Publicum von Interesse sein kann. — Mit großem Geschick sind hier die auseinandergehenden Meinungen von beiden Seiten hingestellt und begründet, und ausgezeichnete Talente in beiden Parteien suchen Anhänger für ihre Meinung und wollen durch überredende Gründe ihre Ansichten zur Geltung bringen. Wer an der geistreichen Behandlung derartiger Fragen überhaupt eine Freude hat, den wird das Gutachten der Heydebreck'schen Commission und das Separat-Votum von Kunth und Maaßen nicht ohne Interesse lassen. —

Die Cabinets-Ordre vom 1. August 1817 bestätigte die freie Einfuhr fremder Fabricate gegen Erlegung einer verhältnißmäßigen Abgabe, und so kam denn das Gesetz vom 26. Aug. 1818 zu Stande, um welches Grundgesetz sich der deutsche Zollverein schaarte. —

Dies war in Preußen und auf dem deutschen Boden vorausgegangen, auf welchem Friedrich List mit großem Aufsehen auftrat.

Mag man über List und sein mit Talent vertheidigtes System denken wie man wolle, das eine Verdienst ist ihm gewiß nicht abzusprechen, daß er anregend auf seine Zeit in seinem Fache gewirkt hat.

Aber dies Verdienst ist mehr negativer als positiver Natur für die Wissenschaft. — Diese hat den Nutzen mehr aus der Widerlegung seiner Thesen als aus diesen selbst gezogen. —

Diesem Nutzen steht andererseits der Nachtheil entgegen, daß durch die List'schen Lehren die Ansichten der größern Massen sich von dem Ziele richtiger Erkenntniß wieder entfernten, welches die voranschreitende Wissenschaft ihnen angebahnt hatte.

Und die Wissenschaft dringt immer nur langsam in die Menge, wie z. B. heute nach vielen Decennien vorausgegangener Philosophie die Massen erst den Standpunkt des gesunden Menschenverstandes eingenommen haben. Widerstreiten nun solche aus der Wissenschaft allmählig überkommene Ansichten dem Interesse Einzelner, hält die Menge diese Einzelnen grade als Männer vom Fache für besonders einsichtig, und merkt sie nicht, daß das Urtheil jener Männer, eben weil sie betheiligt sind, getrübt ist, dann neigt sich die öffentliche Meinung sehr leicht nach der Seite hin, wohin sie jene Betheiligten leiten wollen.

Die öffentliche Meinung ist aber in Deutschland in Beziehung auf die Fragen der Volkswirthschaft gradezu bearbeitet worden. Der Verein der Industriellen in Leipzig hat es sich offen zum Ziele gestellt, in dieser Beziehung zu wirken.

Unter solchen Umständen wurden die Begriffe von Schutzzöllen gangbar und mit ihnen wurde die Frage über die Differential-Zölle von Neuem erhoben.

In den Verhandlungen über diese Fragen ist von den Protectionisten der herrschenden Schule der National-Oeconomie der Vorwurf

gemacht worden, sie wolle von einem Schutze der einheimischen Industrie überhaupt nichts wissen. Dieser Vorwurf ist aber unrichtig.

Smith hält im 4. Buche und 2. Capitel seines wealth of nations in zwei Fällen Schutzmaaßregeln für unbedingt zuläßig, ja nützlich:

1) wenn die zur National-Vertheidigung nothwendigen Producte und Fabricate bei freier Concurrenz im Inlande nicht producirt werden können,
2) wenn bestimmte Producte im Inlande einer Steuer unterworfen wären, also die eingehenden Producte durch den Zoll der inländischen Production gleichgestellt werden müssen.

Ferner macht Smith zwei andere Fälle namhaft, in denen reiflich erwogen werden muß, ob es rathsam sei, den Schutz einzuführen oder zu erhalten:

1) wenn als Retorsion gegen fremde Unbill die Einfuhr fremder Waaren zu erschweren ist,
2) wenn die freie Einfuhr einmal unterbrochen ist und durch den stattgehabten Schutz sich die Capitalien auf die geschützte Industrie geworfen und viele Hände darin beschäftigt werden.

J. B. Say verwirft diese Fälle und will nur dann den Schutz, wenn eine einheimische Industrie voraussichtlich nach Verlauf weniger Jahre so gewinnreich werde, daß sie des Schutzes nicht mehr bedürfe.

Fr. List mißbilligt noch im Widerspruche mit seinen anderweitigen Behauptungen in seiner Handelspolitik*) das Princip der Retorsion, und hält es nur dann für vernunftgemäß und anwendbar, wenn es mit dem Princip der industriellen Erziehung der Nation zusammentrifft:

„Fremde Einfuhrbeschränkungen sind nur dann mit Einfuhrbeschränkungen zu beantworten, wenn das Inland berufen ist, eine eigene Manufacturkraft für alle Zeit zu behaupten."

Dagegen verwirft List die Say'schen, zeitweise einzuführenden, Schutzzölle und verlangt sie für längere Dauer; „denn es ist lächerlich" sagt List, „einer Nation zur Vervollkommnung eines großen National-Industrie-Zweiges oder der gesammten National-Industrie nur wenige Jahre zu gestatten, etwa wie man einem Schusterlehrling nur wenige Jahre vergönnt, um das Schuhemachen zu erlernen."

*) S. 440.

Bastiat in seinem unvergleichlichen kleinen Werke, —
Sophismes d' économie politique,
reducirt diese Fragen auf die sehr einfachen Sätze:

1) man muß den Mangel nicht für Reichthum halten,
2) man muß das Hinderniß nicht für die Ursache nehmen,
3) nicht die Anstrengung, sondern ihr Resultat ist Reichthum, die Handelsbeschränkung hat aber den Zweck, die Arbeit d. h. die Anstrengung zu vermehren und die Theuerung d. h. also Mangel der Producte zu erzeugen,
4) wenn uns ein Anderer ein Übel zufügt, so muß es nicht durch ein selbst erzeugtes verdoppelt werden.

Aus dem kleinen Werke, auf dessen nähere Ausführung ich hier verweisen muß, will ich nur das Eine noch hervorheben:

Bastiat weiset nach, wie die Wünsche aller Producenten antisocial sind, die Wünsche aller Consumenten dem allgemeinen Interesse entsprechen; deshalb sind die allgemeinen Interessen der Consumenten den einseitigen Interessen der Producenten vorzuziehen. Im Interesse der Producenten kommen wir auf vollständigste Isolirung, im Interesse der Consumenten auf die vollständigste Handelsfreiheit. Die Gesetze sollten sich billiger Weise bei dem Kampf der verschiedenen, sich kreuzenden Interessen vom Producent und Consument neutral verhalten, aber sie nehmen gewöhnlich Partei für den Producenten gegen den *Consumenten*, für dir Theuerung gegen den billigen Markt, für den Mangel gegen den Überfluß, indem sie sagen, man muß den Producenten begünstigen, seiner Waare einen guten Absatz schaffen, deshalb den Preis erhöhen, deshalb das Angebot beschränken, deshalb den Mangel schaffen.

Eben so unrichtig, wie der widerlegte Vorwurf gegen die herrschende Theorie, ist der Vorwurf der Schutzlosigkeit gegen unser practisches Zoll-System.

Der Tarif des Zoll-Vereins hat noch Eingangs-Zölle, die beinahe wie Verbote wirken, wie der auf ausländische Raffinade und Zink. Er hat Schutzzölle, die von 15, 20, 30 bis auf 100 % vom Werthe steigen. Er hat Ausgangs-Zölle von Gegenständen, die als Rohmateria-

lien dienen sollen, er hat noch immer sehr bedeutende Eingangszölle auf Ackerbau-Producte und die Lebensmittel erster Nothwendigkeit.

Zum Beispiel

		Einfuhrzoll			vom Werthe
Baumwollengarn	pro Cntr.	3 Thlr.	— Sgr.	ohngefähr	11 %
Baumwollene Waaren	" "	8 "	— "	"	20 %
Roheisen u. Rohstahleisen	" "	— "	10 "	"	17 %
Schmiedeeisen.	" "	3 "	— "	"	58 %
		(für verschiedene Sorten		"	37–100 %)
Bei Getreide- und Hülsenfrüchten pro Scheffel 5 Sgr. vom Werthe bei Mittelpreisen, also beim Weizen				"	$8\frac{1}{3}$ %
	" "	Hafer		"	25 %
Fertige Kleider	pro Cntr.	110 Thlr.		"	37 %
Raffinirter Zucker	" "	10 "		"	70 %
Tabak	" "	$5\frac{1}{2}$ "		"	100 %
Papier	"	1, 5, 10 "		"	12–25 %
Einfarbiges Fayence	" "	5 "		"	25 %
Wollene bedruckte Waaren 2c. .	" "	50 "		"	12–20 %

Diese Zollsätze gewähren den Producenten einen viel höhern Schutz als in der ursprünglichen Absicht des Gesetzes lag, und die meisten Artikel von Wichtigkeit haben theils durch Fallen der Waarenpreise, theils durch Erhöhung der Zölle seit 1818 das ursprünglich angenommene Maximum von $8\frac{1}{3}$ % weit überschritten.

Der gothische Bau der Grundsätze unserer Zollgesetzgebung von 1818 ist durch spätere hineingebaute Erker und Capellen so verändert worden, daß man die früheren schönen Umrisse kaum wiederfindet.

In diesem Sinne ist auch die Cabinets-Ordre von 1822 entstanden, welche den Differential-Zöllen eigentlich den Eingang gebahnt hat, und im Vertrage vom 1. Septbr. 1844 mit Belgien sind endlich die Differential-Zölle in die Gesetzgebung gradezu eingeführt worden.

Der Vertrag von 1844 bestimmt:

> Ermäßigung von 50 % für belgisches Eisen, und Ausnahme desselben von künftigen Zoll-Erhöhungen. Ermäßigung von 50 % auf den Ausgang der nach Belgien bestimmten Wolle, von 50 % auf den Eingang belgischer Käse — endlich

Zoll-Rabbatt für Ladungen unter belgischer Flagge in der indirecten Fahrt, um die Hälfte des gegenwärtigen Satzes der außerordentlichen Flaggen-Abgaben. —

Um nun auf die Differential-Zölle überhaupt einzugehen, so heißen Differential-Zölle — englisch: discriminating duties, — französisch: surtaxes — solche Zölle, welche auf Schiff oder Ladung je nach der Nationalität der Schiffe oder dem Ursprunge und Bezuge der Waaren verschieden, d. h. ungleich, aufgelegt werden.

Diese Zölle sind entweder niedriger zu Gunsten der nationalen und der gleichgestellten fremden Schiffe, oder des eigenen directen Handels, oder höher gegen fremde Schiffe und gegen den indirecten Handel. Sie werden auch so in Anwendung gebracht, daß sie für die nationale Schifffahrt und den directen Handel, sowie für die gleichgestellten Nationen ganz wegfallen, während sie für die nicht Begünstigten stehen bleiben. Hiernach unterscheidet die königl. Handelskammer zu Cöln Schifffahrts-Differential-Zölle von Handels-Differential-Zöllen.

Die Differential-Zölle zerfallen nach der Art ihrer Erhebung in drei Classen:

1) in tonnage, Flaggen- oder Tonnengelder, oft als Hafen- oder Leuchtgelder (Abgaben vom Schiffskörper), für einheimische Schiffe gar nicht, oder niedriger als für fremde aufgelegt. Hierhin gehört auch die in Preußen mit der Cabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 eingeführte Abgabe.

2) Differential-Zölle von der Ladung pro Schiffstonne ebenso zu Gunsten der nationalen oder begünstigten Flagge gleichgestellt, z. B. für fremde Schiffe in Frankreich verschieden nach der Einfuhr von europäischen Plätzen mit 50 Fr. pro Tonne und bis zu 300 Fr. von außereuropäischen Plätzen. — Beide Arten ad 1 und 2. begünstigen die nationale oder gleichgestellte Flagge gegenüber der fremden.

3) Differential-Zölle nach dem Orte, woher der Transport kommt, verschieden aufgelegt, niedriger für den Transport aus dem Ursprungslande der Waare, höher für den Transport vom fremden Lagerungsplatze her. Diese Zölle begünstigen den directen Handel gegen den indirecten. Die Differential-Zölle fallen un-

ter den allgemeinen Begriff der Schutzzölle, sie beschützen entweder die Rhederei und Schifffahrt eines bestimmten Landes oder bestimmter Länder gegen die unbegünstigten Flaggen, oder sie beschützen bestimmte Handelswege. —

Wenn wir nun so den Boden der allgemeinen Betrachtung verlassen müssen und auf das Gebiet der positiven Anträge übergehen, so sind die wichtigsten bis jetzt bekannt gewordenen Differential-Zoll-Projecte die folgenden:

1. List spricht vielfältig*) von Differential-Zöllen und der kurze Sinn seiner Reden wäre:

1) Holland, unter Umständen auch andere Länder sollen durch höhere Besteuerung ihrer Producte — durch Zollsätze, welche über die Sätze des allgemeinen Tarifs hinausgehen — gezwungen werden, — dem Zollvereine Concessionen zu machen, ja vielleicht dem deutschen Zollvereine beizutreten.

2) Im Wege der Verträge mit überseeischen Ländern sollen für die Producte derselben ermäßigte Zölle zugestanden werden, gegen entsprechende Begünstigungen für vereinsländische Fabricate.

Wie es scheint, soll der Transport in Schiffen der contrahirenden Länder dabei zur Bedingung gemacht werden.

Herr v. Rönne**)

1. wünscht durch ein Gesetz, nicht im Wege des Vertrages zu bestimmen:

„wenn überseeische Waaren in vereinsländischen Schiffen oder gleichgestellten Schiffen eingeführt werden, so sollen sie nicht dem vollen tarifmäßigen Zoll, sondern einer ermäßigten Abgabe unterliegen.

Da der Zollverein keine Häfen an der Nordsee hat, so soll bei überseeischen Waaren, welche in vereinsländischen oder diesen gleichgestellten Schiffen nach den Nordseehäfen gelangen, und

---

*) Vergleiche das nationale System der politischen Oeconomie, das Zollvereinsblatt und die Augsburger Allgemeine Zeitung.

**) S. Denkschrift des Königl. Handels-Amtes, betreffend die Begünstigung des directen Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern, vom April 1845.

demnächst in den Verein übergehen, der Ursprung, die Art und Weise der Importation und die Nationalität der Schiffe nachgewiesen werden."

Herr v. Arnim*), damals Gesandter in Brüssel, machte 1846 die folgenden Vorschläge:

Der Zollverein und Belgien sollen sich noch weitere gegenseitige Zollbegünstigungen zugestehen.

Der Zollverein soll mit Nordamerika einen Vertrag über gegenseitige Zollbegünstigungen schließen. Eine Vertragsbedingung soll dabei die sein, daß die Begünstigung nur dann zu gewähren, wenn die Waaren in Schiffen, welche den Schiffen beider Theile gleichgestellt sind, eingeführt werden.

Einen gleichen Vertrag soll Belgien mit Nordamerika schließen.

Die drei Staaten sollen sich gegenseitig und gleichlautend verpflichten, die Begünstigungen, welche sie sich gegenseitig zugestanden haben, nur solchen fremden Staaten zu gewähren, welche den drei verbündeten Staaten gleiche Begünstigungen in ihren europäischen und außereuropäischen Besitzungen zugestehen.

Dieses Bündniß soll den freien Handel auf allen Meeren und in allen Ländern erringen. Nachdem das handelspolitische Testament aus der Dunkelheit einer Ausgabe als Manuscript an das Licht getreten, *hat* Herr v. Arnim ihm ein Codicill, wie er es nennt, angehängt und *darin erklärt*, den Peel'schen Reformen gegenüber sei das Differential- und Schutzzoll-System nicht ausführbar, jetzt müsse man vielmehr den Schutz von der Grenze in das Innere rücken, deshalb hauptsächlich die *Capitalien* wohlfeiler machen, durch Organisation von Banken, durch Umwandlung des Zollvereins in eine große Handels-Compagnie und durch Organisation der deutschen Auswanderung, welche mit der innern Colonisation in Verbindung zu bringen sei. Das Codicill stößt also selbst das Testament um.

Herr v. Bülow-Cummerow**) giebt ziemlich alles zusammen, wodurch von verschiedenen Seiten ein System deutsch-nationaler Handelspolitik begründet werden sollte.

---

*) Ein handelspolitisches Testament.

**) Preußen im Jahre 1847.

„Preußen darf in keiner Beziehung und mithin auch nicht in Entwickelung der materiellen Interessen stillstehen, oder zurückschreiten, wie es fast den Anschein hat. Preußens politische Stellung in Europa, seine eigene und die Sicherheit Europa's fordert es, daß die materielle Kraft sich wieder vermehre, um die geistige, die sehr schläfrig geworden ist, unterstützen zu können."

So viel uns bekannt ist, sagt Bülow, hat man bisher, statt ein Princip aufzustellen, die jetzige Zoll-Scala diesem substituirt. Die erste Sorge würde daher sein müssen, ein solches zu bestimmen, das System der Schutzzölle als das des Vereins anzuerkennen, das Prohibitiv-System gänzlich auszuschließen und den theilweisen Eintritt einer größeren Handelsfreiheit an die Bedingung zu knüpfen, daß diejenigen Fabricationen, für welche sie gegeben werden sollte, bereits so vorgeschritten sind, um der fremden Concurrenz ohne Gefahr entgegen treten zu können.

Fernerer Grundsatz müßte es sein, allen rohen Producten freien Eingang zu verstatten, um die an diese zu verwendende Arbeit den Mitbürgern zuzuwenden, und sie zur Concurrenz mit dem Auslande zu befähigen. Da Fälle vorkommen können, wo momentan einzelne Fabricationszweige eines größeren Schutzes bedürfen, so ist es nothwendig, um sich nicht von dem System zu entfernen, und um die Nachtheile abzuwenden, die in der Regel damit verbunden sein können, an deren Stelle, je nach den Umständen, Ein- oder Ausgangs-Prämien zu bewilligen; endlich ist es unerläßlich, um einestheils der mannigfach vorkommenden feindlichen Handelspolitik anderer Länder kräftig entgegen treten zu können, anderentheils, um den inländischen Fabricaten und der zu ihrem Ausführen bestimmten Handelsflotte die auswärtigen Märkte zu öffnen, das System der Differential-Zölle einzuführen, als das einzige Mittel, diesen Zweck zu erreichen.

Die Petition des Fürsten Lichnowsky vom 29. April 1847 brachte die Differential-Zoll-Frage vor die Herren-Curie des Vereinigten Landtages.

Sie geht allgemein auf Revision des Zolltarifs. Das der Petition beigegebene Promemoria verlangt unter Hinweisung auf die Leinen-,

Baumwollen- und Wollen-Industrie allgemein die Einführung des Differential- und Reciprocitäts-Systems.

Die Petition des Herrn v. Heyden-Cartlow vom 29. April 1847 brachte in ganz concreter Gestalt den Antrag bei der Curie der drei Stände vor, wonach:

> Jede directe Importation aus dem außereuropäischen Productions-Lande nach dem Zollverein auf Zollvereins- oder diesen gleichgestellten Schiffen, wenn auch über einen Nordsee-Hafen zwischen Schelde und Elbe eingehend — eine Zollbegünstigung von 20 % genießen soll.

Die Petitionen des Abgeordneten Baum von Düsseldorf vom 22. und 30. April 1847 an den Vereinigten Landtag verlangten genügenden Schutz für die inländische Industrie mittelst erhöhter Zölle, in Verbindung mit Rück-Zöllen und Differential-Zöllen; die letzteren in einem Zoll-Rabbatt von 25 % oder bei Freizollgütern in einer entsprechenden Prämie.

Bei dem Landtage ist, — wie bekannt, — diese Angelegenheit nicht zur vollständigen Erledigung gekommen und die Sache steht noch zur Discussion.

Es möge hier gestattet sein, noch einige andere Schriften anzuführen und namentlich Folgendes hervorzuheben:

Die Denkschrift über den Werth von Differential-Zöllen für die *handelspolitische* und materielle Stellung des Zollvereins. Einem Königl. hohen *Finanz*-Ministerium überreicht von den Kaufmanns-Ältesten und dem Comité der Breslauer Kaufmannschaft im Octbr. 1847, *begutachtet* die Einführung von Differential-Zöllen im Allgemeinen als nützlich, ja nothwendig.

Das Schreiben, mit welchem die Denkschrift dem Finanz-Ministerio eingereicht worden, enthält die widersprechende Ansicht der Minorität, welche sich zur Begründung ihrer entgegengesetzten Meinung auf die Ausführungen in der Denkschrift des Hamburger Senats und die Aufsätze in der Allgemeinen Preuß. Zeitung verweist.

Die nachstehende Reihe von Schriftstücken erklärt sich gegen die Differential-Zölle:

1) Denkschrift der Königl. Handels-Kammer zu Cöln vom 20. Januar 1846 über die Beförderung der Schifffahrt des Zollvereins; als Anhang hierzu sind die Äußerungen der gedachten Behörde in dem Jahresberichte pro 1846 zu betrachten;

2) Denkschrift des Vorsteher-Amts der Kaufmannschaft zu Königsberg vom 11. August 1847, betreffend das Schutz-Zoll-System des Zollvereins;

3) das Gesuch der Ältesten der Danziger Kaufmannschaft vom 21. Juli 1847 an das Königl. Finanz-Ministerium und die dem Danziger Landtags-Deputirten gegebene Instruction für den Landtag vom 5. Mai 1847;

4) Bemerkungen, betreffend die Schutz- und Differential-Zölle, sowie die Verhandlungen der Herren-Curie über eine Revision des Zolltarifs unter Zuziehung von Sachverständigen. Gesammelt und dem hohen Vereinigten Landtage gewidmet von H. W. Abegg, Landtags-Abgeordneten und Ältesten der Kaufmannschaft von Danzig;

5) Referat über die Frage wegen der Differential-Zölle, den Herren Ältesten der Berliner Kaufmannschaft erstattet von J. C. H. Kupfer, Kaufmanne und Mitgliede des Ältesten-Collegiums der Kaufmannschaft von Berlin.

Diejenigen Actenstücke, welche nicht im Buchhandel erschienen, bisher also nicht veröffentlicht worden sind, auch diejenigen, welche dem Vereinigten Landtage überreicht worden sind und sich nur in den sehr umfangreichen Sammlungen der Landtags-Verhandlungen abgedruckt finden, bilden die vorliegende Sammlung. — In Betreff der übrigen Literatur des Gegenstandes kann es genügen, auf die Titel der Bücher und Brochüren verwiesen zu haben und zu verweisen *).

---

*) An diesem Orte darf nicht unerwähnt bleiben:

a) Ernste Bedenken über die, bei dem Vereinigten Landtage eingebrachte Differential-Zoll-Petition, ausgesprochen durch Mitglieder der kaufmännischen Corporation in Stettin. — Berlin 1847 bei Julius Springer.

b) Quid faciamus nos Deutschland, England und der freie Handel, — Berlin 1846. und — Nationale Handels-Politik. Differential-Zölle? Schifffahrts-Gesetze?

Von dem belgischen Vertrage, welcher die Differential-Zölle practisch schon aufgegriffen, sagt Herr v. Arnim im handelspolitischen Testament:

„Der Vertrag vom 1. Septbr. hat ein halb Dutzend andere im Leibe.“

Auf der Bahn dieses Vertrages versuchen die von Berlin am 27. März d. J. ausgegangenen Vorschläge für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handels-Vereins weiter zu gehen. Diese Vorschläge wurden den Regierungen in Hannover, Oldenburg, Bremen und Hamburg in Form einer vertraulichen Mittheilung communicirt und zur vorgängigen Erörterung gebracht. Durch diese Vorschläge ist die vortrefflich und gründlich gearbeitete Denkschrift des Hamburger Senats hervorgerufen.

In diesen Vorschlägen, welche offenbar von dem Königl. Handels-Amte in Berlin herrühren, ist die Einführung der Differential-Zölle durch ein Gesetz — welches die Denkschrift von 1845 wollte — aufgegeben und die Einführung durch Vertrag an die Stelle getreten.

---

quid faciamus nos, — No. II. — Berlin 1847, beide Schriften von Dr. G. W. Asher.

c) Verhandlungen im Freihandelsverein zu Berlin Nro. 1. Vortrag gehalten von J. Prince Smith am 2. Novbr. 1847. Berlin 1847 (hauptsächlich gegen die Breslauer Denkschrift gerichtet).

d) Das System des freien Handels und der Schutzzölle mit vorzüglicher Rücksicht auf den Zollverein; erläutert von Dönniges. — Berlin 1847.

e) Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, sowie in Bezug auf eine gemeinsame deutsche Handelspolitik. Hamburg 1847.

f) Über Differential-Zölle im Verhältniß des Zollvereins zu andern Ländern von H. L. B. Frankfurt a. M. 1847. — wahrscheinlich vom Geheimen Finanz-Rath Biersack.

g) Das Differential-Zoll-System nach den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handelsvereins. — Hamburg 1847. Eine werthvolle, mit Sach- und Fachkenntniß gearbeitete Staatsschrift des Hamburger Senats.

h) Endlich sind hier noch die gründlich gearbeiteten Aufsätze der Preuß. Allgemeinen Zeitung anzuführen, welche über die Differential-Zölle in dem Jahre 1847 in den Nro. 208 bis 269. gebracht worden sind.

Wenn nunmehr auf die Frage über die Differential-Zölle selbst näher einzugehen ist, so möchten wir nach Hufeland'scher Anweisung die Krankheit generalisiren und den Kranken individualisiren.

Die Versetzung der vorliegenden Frage in das Gebiet der Medicin liegt ziemlich nahe. — Die Staatswissenschaften und die Medicin sind eben so sehr Erfahrungs-Wissenschaft, als sie in ihrer Anwendung eine Kunst sind. — Die National-Öconomie ist für die Völker, was die Physiologie für den menschlichen Körper ist. Ebendahin, sagt ein geistreicher Franzose, würde es zwar führen, wenn ein Jeder sich in die National-Öconomie mischen wollte, als wenn Jeder in bedenklichen Fällen sein Arzt sein wollte. Aber eben so sehr wie Jeder mit den Regeln der Gesundheitslehre vertraut sein sollte, um über sich die Herrschaft zu üben, welche man außer in sich nirgends findet, — ebenso wünschenswerth wäre es, daß jeder Kaufmann, Fabricant, Grundbesitzer und Beamter mit den Grundbegriffen der National-Öconomie vertraut wäre.

Es ist dem noch hinzuzufügen, daß bei uns in Deutschland die Kenntniß der Wahrheiten jener Wissenschaft grade im Handels- und Fabriken-Stande wenig verbreitet ist. Diesen Umständen ist auch die Erscheinung zuzuschreiben, daß in den meisten Orten die sogenannten Practiker den Eingebungen Weniger, die sie für befähigt halten, blind folgen und gut heißen was diese empfehlen, ohne selbst zu prüfen, selbst zu denken. Und während sich diese Practiker gegen die sogenannte Schule oder Theorie verwahren, folgen sie selbst nur der schlecht ausgebildeten Theorie ihrer Stimmführer und bilden deren Schule, die eben nicht geschult ist.

Um nun auf die Befolgung der Hufeland'schen Vorschrift zurück zu kommen, so handelt es sich bei allen Differential-Zöllen um Hebung der Schifffahrt. Es wird also bei Einführung der Differential-Zölle eine Schwäche der Schifffahrt angenommen, diese Schwäche der Organisation der gewerblichen Verhältnisse in einem Theile und zwar in den Bewegungs-Werkzeugen, welche den Seeverkehr vermitteln, soll eine Stärkung erfahren, und diese Stärkung soll durch das angewandte Mittel der Differential-Zölle vor sich gehen.

Ehe ein Mittel gegen eine Krankheit angewandt werden soll, wird es sich zuerst fragen: existirt das Übel wirklich? wie äußert es sich — worin hat es seinen Grund —, kann die Natur im gegebenen Falle sich nicht selbst helfen und ist anderenfalls das vorgeschlagene Mittel bewährt? — Wird endlich das Mittel bei der Individualität, um die es sich handelt, anwendbar sein? —

Diesen Gang der Untersuchung haben wir auch bei der Frage, die uns hier vorliegt, einzuschlagen.

Wollen wir nun zuvörderst die Kraft oder Schwäche der deutschen Flotte ermessen, welche gehoben werden soll, so wird der Ausspruch Colberts dabei gewiß zum richtigen Maaßstabe genommen werden können, welcher in dem Système réglementair, wie es die Franzosen sehr treffend nennen, ein bisher unerreichtes Muster ist. Colbert schrieb in den sechziger Jahren des 17. Jahrhunderts in einer Depesche an den Herrn v. Pompone, Botschafter in Holland:

„Der Handel der ganzen Welt wird ohngefähr auf 20,000 Schiffen getrieben. Nach der natürlichen Ordnung sollte jede Nation im Verhältniß zu ihrer Macht, der Zahl ihrer Bevölkerung und ihren Seeküsten ihren Antheil daran haben. Die Holländer haben von dieser Zahl 15 oder 16 Tausend und die Franzosen vielleicht kaum 5 oder 6 Hundert. Der König wendet Mittel aller Art an, von welchen er glaubt, daß sie nützlich sein werden, um sich der natürlichen Zahl zu nähern, welche seine Unterthanen davon haben sollten."

Nehmen wir nun hieraus das Prägnante, so soll die Zahl der Bevölkerung, die Länge der Küsten und der Reichthum des Landes die Factoren bilden, wonach der Antheil der Länder an der allgemeinen Schifffahrt sich bestimmt.

Den Reichthum der einzelnen Länder gegen einander abzuwägen, fehlen uns bis jetzt die geeigneten Mittel, wir können denselben auch kaum ohngefähr gegen einander classificiren; aber Volkszahl und Küstenlänge einerseits und Tragfähigkeit der Handelsflotten andererseits sind bekannte Größen, und danach stellt sich unter den bedeutendsten seefahrenden Nationen das Verhältniß also:

Land.	Volkszahl.	Küstenlänge.	Tonnengehalt *) der Handelsflotte.
Großbritannien und Irland	28,700,000	700 Meilen	2,559,000
Nordamerikanische Freistaaten	19,600,000	700 =	2,300,000
Deutschland mit den Herzogthümern Schleswig-Holstein, Lauenburg	41,000,000	250 =	829,000
Frankreich	34,000,000	270 =	604,000
Italien	25,000,000	600 =	410,900

Großbritannien, Nordamerika, Deutschland, Frankreich und Italien stehen unter den Seeschifffahrt treibenden Ländern oben an, erst weit hinter diesen kommen die viel geringeren Zahlen der niederländischen Flotte, der schwedischen und norwegischen, dänischen und portugiesischen u. s. w.

Bei einer Vergleichung der Hauptflotten können diese kleineren Flotten nicht in Betracht kommen.

Nach dem Tonnengehalt seiner Handelsflotte steht unter den seefahrenden Ländern Europa's Deutschland auf der zweiten Stufe; bringt man aber alle seefahrenden Nationen der Erde überhaupt in eine Reihe, so behaupten die Deutschen in dieser Reihe doch die dritte Stufe. —

Nimmt man die bei England obwaltenden Verhältnisse der Volkszahl und Küstenlänge, nebst der Tragfähigkeit seiner Handelsflotte, nach der zusammengesetzten Proportions-Rechnung zum Maaßstabe, so müßte Deutschland eine Handelsflotte von 1,305,000 Tonnen Tragfähigkeit besitzen, es besäße also mit Rücksicht auf England 476,000 Tonnen Tragfähigkeit in seiner Flotte zu wenig, wobei aber nicht unbemerkt bleiben darf, daß die Küsten der englischen Colonien nicht in Rechnung gezogen sind und das Verhältniß sich viel besser für Deutschland stellen würde, wenn dies geschähe **).

*) Die Volkszahl und der Tonnengehalt der Flotten ist nach dem statistischen Jahrbuch für 1846, herausgegeben von Carl August Müller, Leipzig 1846, bestimmt, die Küstenlänge nach dem Stieler'schen Atlas gemessen. —

**) Welchen Einfluß die Küsten der Colonien auf die Schifffahrt haben, weist

In ähnlicher Weise mit den nordamerikanischen Freistaaten verglichen, müßte Deutschland 1,719,000 Tonnen Tragfähigkeit in seiner Flotte besitzen und hat also 890,000 Tonnen zu wenig.

Dagegen würde Deutschland, nach dem Maaßstabe von Frankreich gemessen, nur 108,000 Tonnen haben und hat also 721,000 Tonnen zuviel, und endlich mit Italien verglichen, würde Deutschland nur 281,000 Tonnen Tragfähigkeit in seiner Flotte haben dürfen, und hat also 548,000 Tonnen zu viel.

Eben so sehr wie Deutschland den Amerikanern und Engländern in dieser Beziehung nachsteht, eben so sehr ist es den Italienern und Franzosen in der Reihe der Seefahrer voraus.

Die Tragfähigkeit der deutschen Flotte ist beinahe doppelt so groß als die der belgischen, niederländischen, schwedischen, dänischen und portugiesischen zusammen genommen *).

Sie kommt der Tragfähigkeit aller dieser Flotten beinahe gleich, wenn man ihnen noch die italienische zurechnet, und dann haben alle diese Länder, ihre Colonien ungerechnet, eine Küstenlänge von zusammen 1620 Meilen und ohngefähr 40,500,000 Einwohner, während Deutschland bei ohngefähr gleich viel Einwohnern nur eine Küstenlänge von 250 Meilen besitzt. Nach den ohngefähr 880,000 Tonnen Tragfähigkeit, welche alle die Staaten Belgien, Niederlande, Schweden, Dänemark, Portugal und Italien zusammen in ihrer Flotte besitzen,

---

die Cölner Denkschrift sehr deutlich nach, indem sie für die diesfällige Beweisführung von dem inneren Verkehr der Flußschifffahrt ausgeht.

*)

Land.	Einwohnerzahl.	Küstenlänge.	Tragfähigkeit der Flotten.
		Meilen.	
Belgien	4,220,000	10	22,000
Niederlande	3,100,000	100	213,000
Schweden und Norwegen	3,200,000	610	138,000
Dänemark	1,400,000	200	38,000
Portugal	3,500,000	100	57,000
Italien	25,000,000	600	410,000
	40,420,000	1620	878,000 Tonnen.

müßte Deutschland nur 138,000 Tonnen Tragfähigkeit haben und hat also im Vergleiche mit jenen zu viel 691,000 Tonnen.

Von einer Klage über ein besonderes Zurückbleiben unserer deutschen Handelsflotte kann also unter diesen Umständen nicht die Rede sein. Ebenso unbegründet, wie die Klage von der augenblicklichen gegenwärtigen Schwäche, ist die über den Rückgang unserer Flotte und namentlich der preußischen Rhederei; denn in den 26 Jahren von 1819 bis 1844 sind in Preußen 921 neue Seeschiffe hergestellt worden.

Im Jahre 1805—1806 hat die Flotte in den Provinzen, welche jetzt die Küste des preußischen Staats bilden, eine Tragfähigkeit von 106,894 Lasten besessen, jetzt haben dieselben Provinzen eine Handelsflotte von einer Tragfähigkeit von 113,650 Lasten*).

Wenn nun in den beiden verglichenen Perioden sich noch eine Zunahme der Tragfähigkeit zeigt, so ist dies Verhältniß als durchaus günstig zu bezeichnen, wenn man bedenkt, welche Ereignisse zwischen den beiden Vergleichungs-Momenten liegen. Zuerst das Embargo des Ministeriums Fox vom 8. April 1806, die Ertheilung von Kaperbriefen gegen preußische Schiffe, welche mit dem 2. Juni 1806 begann, wodurch gegen 400 preußische Schiffe von den Engländern genommen wurden. Um der englischen und schwedischen Blockade zu entgehen, flüchteten sich die preußischen Schiffe in die französischen Häfen, und da die Blockade aufhörte, als die Feindseligkeiten Preußens gegen Frankreich begannen, da wurde ferner in den französischen Häfen uns ein anderer und zwar sehr bedeutender Theil der Flotte genommen.

Im Jahre 1815 besaß die preußische Flotte nur eine Tragfähigkeit von 73,648 Lasten; wenn nun in den Jahren 1815—1825 unsere Haupt-Artikel der Ausfuhr keinen Absatz fanden, die Schifffahrt aber wesentlich auf dem Handel beruht, nicht aber der Handel in der Schifffahrt seinen Grund findet, so sank unsere Flotte allerdings bis auf eine Tragfähigkeit von 58,000 Lasten im Jahre 1825. In den 22 Jahren, seit der Epoche von 1825 ist sie also beinahe um das alterum tantum gestiegen, so daß sie gegenwärtig den Standpunkt schon wieder überschritten hat, den sie vor den Schlägen, die uns getroffen, einnahm.

*) Vergleiche bei diesen und den folgenden Angaben die Aufsätze der Allgemeinen Preußischen Zeitung, die Cölner Denkschrift und die Bemerkungen von Abegg.

Wenn uns nun die Geschichte in sehr vielen Beispielen lehrt, daß die zur See herrschenden Völker niemals den frühern Flor in kürzeren Zeiträumen wieder erreichen, nachdem ihre Flotten einmal vernichtet worden, ja daß diese meist ganz verfallen, wenn sie ein harter Schlag getroffen, so zeigt das Wiederemporkommen unserer Flotte von einer unendlichen Lebensfrische und Reproductionskraft.

Es haben hierbei nicht blos keine Mittel der Unterstützung ihre Anwendung gefunden, nein! andere Gewinn bringende Unternehmungen haben dem Handel, namentlich der Schifffahrt die nährenden Zuflüsse der Capitalien entzogen, ich brauche nur an die Agiotage mit den Staatspapieren und mit den Actien zu erinnern. Der an Dänemark zu zahlende Tribut hat den freien Verkehr und den freien Umlauf unserer Flotte verhindert, die Heimath in der bedrückenden Enge eines Binnenmeeres hat das Wachsthum niedergehalten, und trotz aller dieser Hindernisse ist uns die Flotte, wie dem Krebs die Scheere, wieder gewachsen. —

Solche Erscheinung und solche Erfahrung berechtigt zu der dreisten Behauptung, eine solche Natur bedarf keiner Hilfe von Außen, sie versetzt sich von selbst nach eingetretener Störung in den normalen Stand; der bisher genommene Gang bürgt für eine fernere, naturgemäße und ruhige Entwickelung.

Will man aber dennoch, trotz dieser Zeichen der Gesundheit und des *allmähligen* Gedeihens, zur Beförderung des natürlichen Wachsthums und der künstlichen Kräftigung und Stärkung unserer fraglichen *Glieder* uns die Differential-Zölle anempfehlen, dann ist die Frage gerechtfertigt, welche Wirkung sie bei anderen Völkern geäußert haben.

England hat außer seiner berühmten Navigations-Acte in seinen verschiedenen Schifffahrts-Gesetzen differentielle Zölle durchgeführt. Es beschränkte die Befugniß zum Schifffahrtsbetriebe für die andern Nationen. Die zu Gunsten der National-Flagge eingeführten Unterscheidungs-Abgaben auf Schiffe und deren Ladung, mußten nach und nach dem Verlangen fremder Staaten nach gleicher Behandlung bei der directen Fahrt weichen.

Allein noch im englischen Ostindien werden Differential-Zölle erhoben, in Großbritannien sind sie in Folge einer Reihe von Verträ-

gen verschwunden. Aber England verzichtet nicht auf die Anwendung derselben, denn an die Stelle des Differential=Zolles setzt es das Verbot. Die Einfuhr russischer Stapel=Artikel nach England ist der preußischen Flagge untersagt. Die Cölner Denkschrift bemerkt sehr richtig, das Urtheil über die Wirkungen der Differential=Zölle in England fällt zusammen mit dem Urtheil über die englische Schifffahrts=Gesetzgebung im Allgemeinen.

„Berechnet auf das Kriegsglück, gestützt durch die Eroberung, ist sie die Anwendung der Macht und Übermacht auf das Ausland."

Mehrere dieser Bestimmungen hatten nur so lange eine Bedeutung, so lange es England gelang, seinen Willen durchzusetzen, auf der See der mächtigste Staat zu bleiben. —

England besaß, wie die Aufsätze in der Allg. Preußischen Zeitung anführen, nicht blos den Schutz der Differential=Zölle, es besaß Jahrhunderte lang den Schutz des Prohibitiv=Systems.

In dem Augenblicke, als die Gegenseitigkeit zwischen Großbritannien und Nordamerika dahin zugegeben werden mußte, daß der Verkehr von England mit Asien, Afrika und Amerika nicht mehr ausschließlich der englischen Flotte vorbehalten bleiben konnte, da wäre es an der Zeit gewesen, daß Englands Flotte durch das hergebrachte Navigations=System gekräftigt, die Nordamerikaner in der freien Mitbewerbung überflügelt und geschlagen hätte.

Aber im Gegentheil, die nordamerikanische Flagge zog mehr als zwei Dritttheile des Schifffahrts=Verkehrs zwischen den Vereinigten Staaten und England an sich, die englische Flagge mußte sich mit einem Dritttheil dieses Verkehrs begnügen. —

England hat in dem directen Verkehr auch anderen Staaten die Gleichmäßigkeit der Behandlung zugestehen müssen, und diese Staaten haben ebenfalls die englische Flagge übertroffen, namentlich hat dies sich im directen Verkehr mit Schweden, Norwegen, Dänemark und Preußen gezeigt.

Um nur eins anzuführen, im Jahre 1840 liefen 1250 preußische Schiffe in englische Häfen ein, während nur 841 englische Schiffe in preußische Häfen kamen. — Wir schickten im Jahre 1846 1150 preußische beladene Schiffe nach Großbritannien, und es kamen von dort 880

preußische beladene Schiffe zurück, während nur 409 britische Schiffe in unsere Häfen kamen, und 438 englische Schiffe von uns beladen zurückgingen.

Der Import- und Export-Verkehr von uns und Großbritannien im Jahre 1846, in der Gesammtzahl 403,257 Lasten, fiel unserer Flotte mit 277,929 Lasten zu, während die englische Flotte davon nur 83,783 Lasten vermittelte. —

Zahlen frappiren nicht blos, sondern sie beweisen auch. — In dem Verkehre zwischen England und Preußen erscheint England trotz seines sonstigen Prohibitiv-Systems durch die preußische Flotte überflügelt. —

Und die Hamburger Denkschrift hat bis zur Evidenz nachgewiesen, daß die englische Rhederei in der Concurrenz gegen Länder mit Differential-Zöllen überwiegt, daß es dagegen in der Concurrenz gegen Länder ohne Differential-Zölle entweder vollständig geschlagen ist oder zu unterliegen beginnt.

Frankreich hat schon vor Colbert, besonders gegen Holland, Differential-Zölle besessen und dieselben unter Colbert erhöht. Um die in den napoleonischen Kriegen zerrüttete Flotte wieder aufzurichten, gab das Gesetz vom 28. April 1816 den Differential-Zöllen von Neuem eine allgemeine Anwendung. Die Differential-Zölle sind in Frankreich recht eigentlich systematisirt, wenn auch die Verträge mit Nordamerika von 1822, mit England und Brasilien von 1826, mit den Niederlanden von 1841, mit Dänemark von 1842 und mit Sardinien und Venezuela von 1843 die Gegenseitigkeit in Betreff der Tonnengelder im Allgemeinen feststellen.

Frankreich erreichte mit seinen systematisirten Differential-Zöllen nur den ungünstigen Erfolg, daß von dem Schifffahrts-Verkehr beim Import und Export im Jahre 1827, zusammen 1,614,823 Tonnen — 915,351 Tonnen den fremden Flotten, und nur 699,472 der französischen Flagge zufielen. Der gestiegene Schifffahrts-Verkehr vom Jahre 1844 von zusammen 3,288,000 Tonnen kam den fremden Flotten mit 2,032,000, der französischen Flotte aber nur mit 1,256,000 Tonnen zu Gute. — Der fremde Verkehr hat also um 1,116,649 Tonnen, der einheimische nur 556,528 Tonnen zugenommen.

In dem Verkehre des Jahres 1846 zwischen Frankreich und Preußen zusammen 52,453 Lasten betragend, fielen auf die französische Flotte nur 2074 Lasten, auf die preußische aber 39,905 Lasten. Dabei hat der Tonnengehalt der französischen Flotte in den 17 Jahren von 1827 bis 1844 um 2839 Tonnen abgenommen.

Ein glänzender Beweis dafür, daß Differential-Zölle es auch nicht thun! —

Die Niederlande besitzen Differential-Zölle von einem halben Gulden bis zu 20 Gulden für die Last, und allerdings beträgt der Zuwachs der niederländischen Flotte vom Jahre 1844 über 100,000 Tonnen Gehalt. Hier ist es aber der Ausschluß der fremden Schifffahrt von dem Verkehre mit den Colonien. — Der fremde Schiffer ist bei der Ladung von 250 Lasten nach Java hin und zurück um 48,000 Gulden Ein- und Ausfuhrzölle gegen die Niederländer im Nachtheile, und wenn bei solchen Sätzen die Fracht von Java für den Zucker 150 Gulden per Last, für den Kaffee 140 Gulden gilt, so können solche Frachtsätze nur bei der Unentbehrlichkeit der holländischen Colonial-Producte, bei dem Umstande, daß die Regierung sich selbst zur Eigenthümerin der Producte macht und bei den eigenthümlichen Monopol-Verhältnissen der Maatschapy ihre Geltung finden. — Und dennoch hat bei dem Verkehre zwischen den Niederlanden und Preußen mit 58,957 Lasten, die niederländische Flotte nur 5426 Lasten mehr getragen, als die preußische.

Spanien hat zwar nur eine geringe Verschiedenheit in den Schiffsabgaben, aber eine bedeutende Differenz der Waarenzölle, je nach der Einfuhr unter fremder oder spanischer Flagge. Die Unterscheidungs-Zölle, auch verschieden nach der directen oder indirecten Einfuhr, schließen die fremde Schifffahrt bei der indirecten Fahrt beinahe ganz aus. — Diese Einrichtungen bestehen von alten Zeiten her.

Portugal hat ebenfalls seine Navigations-Acte und Aufschlagszölle von 20 %. Andere Data sind mir zwar nicht zur Hand; was aber den Verkehr Preußens mit beiden Ländern anbelangt, so haben von den 12,823 Lasten dieses Verkehrs die preußischen Schiffe 11,686 Lasten getragen. Dieser Verkehr befindet sich also beinahe ganz in den Händen der preußischen Rheder.

Wenn die schwedische und norwegische Flotte bei den in Schweden vorhandenen Zoll-Erlassen oder Differential-Zöllen von 15 bis 33⅓ % die preuß. Flotte im wechselseitigen Verkehr überflügelt hat, indem sie uns 20,100 Lasten zu- und abführt, während wir nur 1100 Lasten hin- und herführten, so liegt dies besonders an dem eigenthümlichen Fahrwasser der norwegischen Küste, dem leichten, für diese Küstenfahrt geeigneten Bau ihrer Schiffe und ihren sehr geringen Frachtlöhnen. — Man kann hier nicht den Differential-Zöllen zuschreiben, was in der Natur der Verhältnisse liegt. —

Aus allen dem geht hervor, daß die Differential-Zölle ohne Weiteres die Schifffahrt zu heben nicht vermögen. —

Es geht ferner aus diesen Thatsachen hervor (was für die preuß. Flotte hier bewiesen ist und im Allgemeinen auch von der deutschen Flotte gilt), daß bei den directen Handelsbeziehungen nach den europäischen Ländern hin unsere Flagge, ohne Differential-Zölle für sich zu haben, die meisten andern Flotten überflügelt hat, mit der holländischen, trotz der eigenthümlichen Handelsbeziehungen des Landes, beinahe auf gleicher Stufe steht, und nur von der schwedischen durch billigere Frachten geschlagen ist. —

Daß die deutsche Flotte im transatlantischen Verkehre zurücksteht, dafür brauchen Beweise in Zahlen nicht beigebracht zu werden. Diese Thatsache ist allgemein bekannt. Die in dieser Beziehung für Deutschland *günstigen* Angaben der Hamburger Denkschrift sind mehrfach angefochten worden, und wie es scheint, nicht ohne Grund, da bei solchen die schwimmenden Ladungen, welche von bedeutendem Einfluß sind — wenn auch mit Angabe der Gründe — nicht in Rechnung gezogen sind. — Wenn auch, wie ich annehme, die ungünstigen Zahlenangaben richtig sind, so ist doch die Schifffahrt nicht vom Handel zu trennen, und es ist natürlich, daß wir unsere Waaren dort herholen, wohin wir die unsrigen ausführen.

Wäre der directe Handel mit den transatlantischen Ländern einer, der uns die Waaren der anderen Welttheile billiger zuführte, dann würde er nicht die Wege einschlagen, die er eben einschlägt; denn der Handel hat bei allen Völkern und zu allen Zeiten durch die Einsicht der Kaufleute die Pfade ausfindig gemacht, auf welchen er seine Waaren

dem Vortheile des Kaufmanns am Angemessensten und dadurch am Billigsten beziehen kann. —

Alle handeltreibenden Völker haben in Handelssachen die Einsicht ihrer Kaufleute höher geachtet, als die Weisheit ihrer Regierungen, und die Vorschriften und Gesetze, auf dem Wege zu handeln, den anderen Weg zu unterlassen, welcher Vorschrift die Begünstigung des einen Weges vor dem andern ganz gleich gestellt werden muß, hat noch keinem Lande Segen gebracht. —

Die schlesischen Leinwandhändler, im Jahre 1771 von Friedrich dem Großen aufgefordert, den Leinenhandel direct nach Spanien zu betreiben, antworteten, daß ihnen der directe Absatz zu langsam, zu unsicher und zu wenig Gewinn bringend sei. — Was damals richtig war, gilt auch heute noch. Wenn Deutschland bei seinen Beziehungen zu den transatlantischen Ländern den Vorzug des directen Handels aufgiebt, oder nach der Meinung Vieler nicht hinreichend benutzt, so liegen die Gründe davon in den folgenden Momenten, welche die Frankfurter Schrift präcis in nachstehender Weise hervorhebt*).

Der Kaufmann oder Fabricant in Deutschland, welcher im Falle ist, amerikanische rohe Baumwolle oder Tabaksblätter zu beziehen, muß, wenn er den Bezug aus den Erzeugungs=Ländern wählen wollte, einen Commissionair in Amerika in Bezug auf den Preis der Waare unbedingten Auftrag geben, oder eine bestimmte Grenze für den Einkaufspreis festsetzen.

Im ersten Falle unterwirft sich der Auftraggeber im Voraus allen Chancen der Handels=Conjuncturen, im letztern Falle hat er aber zu befürchten, daß sich Preise bilden, welche den Commissionair außer Stand setzen, für den Auftraggeber zu kaufen.

Kaufleute und Fabricanten, welche nicht als eigentliche Speculanten auftreten, vielmehr nur Einkäufe für geregelte Absatz= oder Verbrauchs=Verhältnisse zu machen pflegen, ziehen es deshalb nicht selten vor, auf europäischen Weltmärkten aus zweiter Hand zu kaufen. — Dieses ist z. B. der Fall mit roher Baumwolle in Liverpool, mit rohen Tabaken in Bremen. — Tüchtige Geschäftsleute, welche zu rechnen

*) Über Differential=Zölle im Verhältniß des Zollvereins zu andern Ländern von H. L. W. Frankfurt a. M. 1847.

verstehen, versichern, daß nach den von ihnen gemachten Erfahrungen diese Bezugsweise in der Regel günstigere Rechnung getragen habe, als der directe Bezug.

Die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach transatlantischen Ländern findet nicht immer auf feste Bestellung statt. —

Werden Export-Artikel auf Consignation nach Amerika gesendet, so machen die Unternehmer erfahrungsmäßig in der Regel schlechte Geschäfte. — Die Unternehmer ziehen es deshalb vor, die Waaren unter Vermittelung gekannter solider Häuser in den Hansestädten oder in französischen oder englischen Plätzen nach den überseeischen Ländern gelangen zu lassen.

Wenn der vereinsländische Unternehmer vereinsländische Industrie-Erzeugnisse nach transatlantischen Ländern dirigirt und im Lande des Absatzes Ausfuhrartikel als Gegenwerth zu nehmen sucht, so kann er am Allerwenigsten fremder Vermittelung entbehren. — Dergleichen Geschäfte werden meist mit solchen transatlantischen Ländern gemacht, die in weniger nahen Beziehungen zu Deutschland und zu den Zoll-Vereins-Staaten insbesondere stehen. Namentlich müssen bei den Retouren Gelegenheiten zu Verladungen abgewartet werden. — Hierbei ist besonders auf solche europäische Weltmärkte Rücksicht zu nehmen, welche für die Veräußerung der Waaren günstig sind.

Es ist ferner wahr, daß dem Verlangen, die directe Handels-Verbindung durch Differential-Zölle zu vermitteln, wie J. Prince Smith nachweiset, der Trugschluß zum Grunde liegt: England hat einen großen Markt.

England hat regelmäßige Handelsverbindungen mit den Ursprungsländern, — folglich zwinge man den Zollverein bei Strafe eines Zollaufschlages, seinen Bedarf direct aus den Ursprungsländern zu beziehen, — alsdann hat auch der Zollverein einen großen Markt und dann brauchen wir die englische Vermittelung nicht. —

Es ist behauptet worden: „— es sei erwiesen, daß die Einfuhr von Colonialwaaren, welche auf deutschen Schiffen erfolgt, eine Ausfuhr deutscher Producte zur Folge hätte; die auf englischen oder holländischen Schiffen eingeführten Colonialwaaren aber würden mit Producten der ausländischen Industrie bezahlt, während wir den Preis baar erlegen

müßten. Dieses Verhältniß müsse sich durch Zunahme der deutschen Schifffahrt wesentlich zu unserm Vortheile verbessern.“ —

Diese Behauptung, welche namentlich den hier einschlagenden Petitionen der Industriellen zum Grunde liegt, beruht auf einem Irrthum; denn im Verkehr zwischen Deutschland und den andern Ländern übt die Nationalität der Schiffe keinen Einfluß darauf, ob die eingehenden fremden Waaren mit deutschen Erzeugnissen oder mit Geld bezahlt werden.

Die Fälle würden nicht selten sein, in welchen englische Schiffe, die in Deutschland ausländische Waaren einführen, als Rückladung für England Gegenstände einnehmen, mit welchen deutsche Schiffe in englische Häfen nicht einlaufen dürfen, z. B. russische Fettwaaren. — Daß nicht bloß deutsches Geld für die von England geholten Waaren bezahlt wird, sondern auch englisches Geld für deutsche Waaren, und zwar mehr englisches Geld zu uns kommt, als deutsches Geld nach England geht, dies beweist der seit langer Zeit für England ungünstige Wechsel-Cours.

In Summa, der directe Handel nach den transatlantischen Ländern verlangt entweder Capitalien von einer Höhe, wie wir sie nicht besitzen, oder wir wissen unsere Capitalien bei dem indirecten Handel durch schnelleren Umsatz besser zu nützen. —

Unsere Schifffahrt ist deshalb auf den indirecten Bezug transatlantischer Waaren vorzüglich angewiesen, weil sie ihren directen Absatz in denjenigen europäischen Ländern findet, welche Stapelplätze für die Producte der anderen Welttheile sind. — Unsere Ausfuhren und namentlich die preußischen sind meist solche, welche durch ihre massige Natur die Einfuhren im Gewicht bei weitem übertreffen.

Die Allgemeine Preußische Zeitung weist in ihren empfehlenswerthen Artikeln über die Differential-Zoll-Frage nach, wie dieser Umstand Einfluß darauf übt, daß unsere Ausfuhr sich zu der Einfuhr wie 7 zu 4 stellt. Es muß hier noch einmal wiederholt werden, der Handel ist die Voraussetzung der Schifffahrt. Handel und Schifffahrt beruhen auf dem gegenseitigen Bezuge von Waaren. — Die Massenhaftigkeit der Waaren ist für die Schifffahrt allein maaßgebend. Im Jahre 1845 gab das bloße Fettwaaren-Geschäft in Stettin eine Fracht von 369,000 Ctrn., und der bloße Heringshandel lieferte eine Zufuhr von 127,000 Tonnen.

In der Petition vom 21. Juli 1847, welche die Danziger Kaufmannschaft an das Königl. Finanz-Ministerium gerichtet hat, sind die Verhältnisse sehr klar hingestellt, welche den Handel und somit auch die Schifffahrt unserer Ostsee-Provinzen bedingen.

In unserm Ostsee-Handel sind wir mit unseren Ausfuhren, — welche nicht blos die Producte unseres Landes, sondern auch die von Polen umfassen, da solche bei uns erst vielfach zur Verwerthung kommen, — besonders auf England, Frankreich, Holland, Dänemark, Norwegen und Schweden angewiesen. Hier finden wir die Hauptmärkte für unsere Waaren; Amerika nimmt nur sehr Unbedeutendes von unsern Erzeugnissen.

Was will jenem colossalen Verkehre gegenüber der geringe Export unserer Manufacturen bedeuten? Sollten es auch wirklich 77,500 Ctr. Baumwollen-Waaren — und Leinen- und Garnwaaren dazu gerechnet — überhaupt 200,000 Ctr. sein?

Die Königsberger Denkschrift*) führt richtig aus, wie ein überseeischer Handel ohne eine bewaffnete Seemacht von einer bedeutenden Größe für uns nicht zu erreichen sein möchte.

Darin werden aber wohl Alle einverstanden sein, daß bei der Lage, in der sich Preußen befindet, ein Budget von 25,000,000 Thlr. für seine Landarmee aufwenden zu müssen, es die Kräfte des Staats übersteigen würde, sich noch auf die Errichtung einer Kriegsflotte auszudehnen. *Und zu welchem Zwecke?* um einen ungewissen Handel für unsere zum Exportgeschäfte erst eigentlich heran zu bildende Industrie zu *erringen!*

Ist nun bisher versucht worden, ein Bild unserer gegenwärtigen Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse hinzustellen, ist ferner die Frage erörtert worden, welchen Erfolg haben die Differential-Zölle anderswo gehabt, so fragt sich noch endlich: ist unsere Lage, d. h. die von Deutschland im Allgemeinen und die von Preußen im Besonderen, zur Einführung der Differential-Zölle vorzüglich geeignet oder nicht?

Wir besitzen keine Flotte, um nöthigenfalls unserm neuen Schifffahrts-System den nöthigen Nachdruck zu geben, um Bedrückungen unserer Kaufleute und Rheder im Auslande gebührend zurückzuweisen.

*) S. 19.

Die Differential-Zölle, welche wir einführen würden, möchten wohl unter 10 Fällen in 9 Fällen Repressalien des Auslandes gegen uns zur Folge haben.

Ein bloßer Geheimer-Raths-Befehl ist in England dazu erforderlich, um das Gesetz zur Ausführung zu bringen, wonach Schiffe solcher Länder, in welchen britische Schiffe nachtheiliger behandelt werden, als die nationalen, mit 20 % Zuschlag zu den Schifffahrtsabgaben und 20 % zu den Waaren-Zöllen zu belasten. Mit einem solchen Befehle wäre unsere Handelsflotte vernichtet.

Wenn aber Differential-Zölle überhaupt den Zweck haben, die Fracht zu Gunsten der Rheder zu vertheuern, so würde unser ganzer Handel, der besonders mit solchen Waaren vor sich geht, welche jeder Frachtaufschlag sehr hart drückt, mit dem Handel aber zugleich auch unser Ackerbau einen furchtbaren Schlag erleiden.

Von unseren großen Schiffen ist überdem kaum der zehnte Theil, von unseren Schiffsgefäßen überhaupt nur eine sehr unbeträchtliche Fraction zur Fahrt in transatlantische Länder geeignet.

Auf Kosten also der bestehenden Flotte, auf Kosten der Capitalien, welche heute in derselben stecken, soll erst eine neue Flotte geschaffen werden. Auf Kosten unserer regelmäßigen Verbindungen und unserer festen Gewinne, und der einmal gewonnenen, ja von uns beinahe beherrschten Märkte sollen unsichere Absatzwege aufgesucht werden. — Zu wessen Gunsten? Zum Besten weniger Schiffbauer, zum Besten weniger Industriellen, die den Schutz, wie der preuß. General-Director der Steuern sich treffend ausdrückt, noch über das Gebiet des Landes hinaus verlangen.

Ein arger Verlust ist dabei wahrscheinlich, ja, man kann sagen, ein großer Schaden ist bestimmt zu fürchten, dagegen aber der, als Äquivalent in Rechnung kommende, Gewinn in mehrfacher Beziehung ungewiß.

Solche Geschäfte macht kein vorsichtiger Kaufmann, auf solche Proceduren darf keine umsichtige Handelsgesetzgebung hinarbeiten.

Man wird vielleicht die Geschichte der Cabinets-Ordre vom 20. Januar 1822 und den Huskisson'schen Vertrag vom April 1824 einwenden. — Wenn wir auch nicht der geheimen Geschichte Glauben schenken wollen, welche neuerlich in einer Brochüre aufgetischt worden, Preu-

fen habe die Cabinets-Ordre von 1822 im Einverständniß, selbst auf Veranlassung von Huskissons Partei erlassen, um das Parlament zu dem vom Ministerium verbreiteten Entschlusse zu bringen, so ist die Frage doch wenigstens aufzuwerfen:

Sollen wir die Differential-Zoll-Einrichtungen in einer Zeit vornehmen, in welcher das meerbeherrschende England aus freien Stücken zu liberalen Grundsätzen zurückkehrt? Sollen wir die Einrichtung treffen, nachdem 4 Jahre vorher der Zoll für preuß. Schiffe aufgehoben worden von 4 Lstr. .. pro Keel Kohlen, eine Befreiung, durch welche es den preuß. Schiffen möglich geworden, gleich den englischen nach allen Weltgegenden ohne größere Belästigung zu segeln, und grade hierdurch unsere Rhederei, namentlich im Mittel- und schwarzen Meere einen Aufschwung genommen? Sollen diese Einrichtungen getroffen werden, nachdem England durch Freigabe der Einfuhr unserer Landes-Producte so große Concessionen gemacht hat? Sollen diese Einrichtungen zur Sprache kommen jetzt, da sogar über das gänzliche Aufgeben des Navigations-Systems in England verhandelt wird?

Auf alle diese Fragen wird gewiß nur im wohlverstandenen Interesse der Heimath mit Nein geantwortet werden können.

Häufig wird das Wort gebraucht, wir machen uns dem Auslande durch Abnahme seiner Waaren **tributpflichtig**. Wollte man solche Redewendung gelten lassen, müßte man da nicht vielmehr die Bezeichnung *der Arbeit* für das Ausland: **als Sclavenarbeit zum Nutzen anderer Länder**, billigen?

Wollen wir dem natürlichen Verlaufe der Dinge entgegen treten, wollen wir uns zur Fabrikenthätigkeit für das ausländische Bedürfniß heranbilden, solche absichtlich befördern, beinahe zwangsweise einführen, welcher Zukunft gehen wir dann entgegen? Bisher standen Landwirthschaft und die anderen Gewerbe in einer gedeihlichen Harmonie; die letztere ist hauptsächlich auf den Bedarf der ersten begründet. Bei gewaltsamem Hindrängen der Bevölkerung zur Industrie-Arbeit setzt man die Menschen den Wechselfällen des fremden Marktes immer mehr aus, und ein warnendes Beispiel in dieser Beziehung bietet uns die Heimath in der Lage der Leinen-Industrie in Schlesien, die besonders auf die Ausfuhr hin berechnet, von **Friedrich** II. künstlich gehegt, gepflegt und befördert worden.

Wir brauchen nicht erst in England die Geschichte der künstlichen Förderung der Gewerbe zu studiren, nicht mit Engels in die feuchten und ungesunden Wohnungen der englischen Fabriken-Arbeiter zu gehen, nicht mit ihm, der jene Zustände so treffend beschreibt, die Nahrung jener Unglücklichen zu kosten, ihre Bekleidung zu mustern, ihren Mangel an Civilisation zu beobachten. — Wen danach gelüstet, solche Erfahrungen zu machen, wer den Muth hat, das Massen-Elend kennen zu lernen, der sehe sich in Schlesien von Lauban bis Glatz, von Bolkenhain bis zur böhmischen Grenze um, und er findet in jedem Weber- und Spinner-Dorfe offene Blätter der großen Lehre, welche die Geschichte den Regierungen über die Verderblichkeit der künstlichen Beförderung einer für den fremden Markt arbeitenden Industrie ertheilt*).

Wenn auch noch die Rücksicht hier zu besprechen ist: — die Differential-Zölle zum Zwangsmittel zu machen, um die Hänsestädte zum Eintritt in den Zollverein zu vermögen, so ist bei dieser Gelegenheit an eine Denkschrift zu erinnern, welche am 1. Octbr. 1828 von den Vorstehern der Kaufmannschaft in Stettin abgefaßt worden ist**).

Sehr im Widerspruch mit den neueren Stettiner Bedenken verlangt die alte Denkschrift gradezu ein Prohibitiv-System gegen den Handelsweg über die Hansestädte.

Ich glaube diese Denkschrift wenigstens beiläufig erwähnen zu müssen, besonders weil sie ein Beispiel des Extrems ist, zu welchem die Consequenzen des Protections-Systems führen.

Es ist unter Anderem in dieser Darstellung eingeräumt, daß Berlin, Magdeburg, Cottbus durch ein solches Operiren halb zu Grunde gehen müßten, und es führt die Denkschrift in Betreff dessen an;

„Aber ist auch dieses nur irgend der Beachtung werth? Hat Frankreich den fast gänzlich zerstörten, höchst bedeutenden Speditions-Handel von Strasburg berücksichtigt, als es den Eingang über Havre anordnete, konnte es dieses ohne Verletzung des Staats-Interesses?"

Um nach dieser kurzen Abschweifung wieder an Früheres anzuknü-

*) Vergl. Alexander Schneer über die Noth der Leinenarbeiter in Schlesien.

**) Darstellung der Ursachen, welche den Verfall des Handels und der Schifffahrt Stettins herbeigeführt haben.

pfen, so würde also heute die Frage aufzuwerfen sein, ob wir in unserem eigenen Interesse, abgesehen von den sonstigen Gründen der Billigkeit, gut thun würden, jetzt die Hansestädte durch Differential-Zölle zum Beitritt in den Zollverein zu zwingen, wie wir Köthen vor ein paar Jahrzehnten durch einen Militair-Cordon zu dem Beitritt genöthigt haben?

Meines Dafürhaltens würden durch solche Maaßregeln die Interessen des Zollvereins nur benachtheiligt, nicht gefördert werden.

Die unendlichen Vorzüge, welche dem Zollverein dadurch zu Theil werden, daß die großen Märkte der Hansestädte jeden Bezug billig stellen, sie würden verloren gehen, wenn der Zollverein seine Grenze bis an die Nordsee auf diesem Wege ausdehnte. — Der Handel verlangt vor Allem zu seiner Entwickelung die vollständigste Freiheit, bei der beschränkenden Vigilanz und Controle der Zollwächter des Vereins ist diese Freiheit nicht vorhanden, und mit dieser mangelnden Freiheit ist es undenkbar, daß sich der große Markt in den Hansestädten, wie jetzt, erhalten würde. —

Indem mir nunmehr nur übrig bleibt, meine Ansicht über die behandelte Frage zusammen zu fassen, muß ich sie in die folgenden Sätze resumiren, für welche ich die Begründung in Vorstehendem gegeben zu haben glaube.

1) Die deutsche Flotte im Allgemeinen und die preußische Flotte im Besonderen, befindet sich in einem so naturgemäßen Zustande der Entwickelung, daß zu ihrer positiven Förderung nichts zu geschehen braucht.

2) Wenn aber beschlossen werden sollte, positiv einzuwirken, um derselben dennoch zu einem schnellern Wachsthume zu verhelfen, so sind die Differential-Zölle hierzu nicht das geeignete Mittel; denn Differential-Zölle haben sich als solche im Großen und Ganzen bisher nicht bewährt.

3) Abgesehen von jenen allgemeinen Erfahrungen, ist noch unsere individuelle Lage von der Art, daß wir von der Einführung der Differential-Zölle nur im glücklichsten Falle in ferner Zeit einen Nutzen zu erwarten hätten, während unserem Handel und unserer Schifffahrt ein baldiger und nachhaltiger Schaden droht.

4) Wenn also auch die Differential-Zölle wären, was sie mehr als wahrscheinlich nicht sind, nämlich ein Mittel zur Förderung der Rhederei und des Handels, so würde die individuelle Lage unseres Handels und unserer Schifffahrt ihrer Einführung entgegen stehen.

Wird nun nach dieser Darlegung die Frage aufgeworfen: sollte, wenn nicht durch Differential-Zölle, nicht in anderer Weise unserer Rhederei und unserem Handel aufgeholfen werden, so sei es ferne von mir, dies in Abrede zu stellen; aber diese Mittel können nur negativer, nicht positiver Natur sein.

Geld-Prämien auf Fahrten, auf Erbauung von Schiffen haben sich eben so wenig in England als in Frankreich bewährt. Ein merkwürdiger Widerspruch ist es in der Denkschrift des Cölner Handels-Amts, daß diese die Einführung von Prämien an die Stelle der Differential-Zölle gesetzt wissen will, während aus den eignen Angaben dieser *sonst* tüchtigen Arbeit die Nutzlosigkeit der Prämien practisch nachgewiesen ist.

Das Verbot der Naturalisation der in fremden Orten erbauten Schiffe, d. h. das Ertheilen von Beilbriefen an Schiffe, welche nur das Eigenthum eines Einheimischen sind, ist ebensowenig gerechtfertigt. — Für dieses Verbot sprechen namentlich Königsberg und Danzig. So lange aber in der Fremde Schiffe gekauft werden, so ist dies nur ein Zeichen, daß man sie zu Hause nicht besser und billiger baut, und deshalb wäre es eine Beschränkung, die nur dem Betriebe der Schifffahrt und dem Handel schaden würde, während sie vielleicht wenigen Schiffbauern nützen möchte. —

Nein! die Maaßregeln, die ich im Sinne habe, bestehen in dem Wegräumen der unnatürlichen Hindernisse, welche uns unsere politische Lage auferlegt, oder die wir uns selbst künstlich geschaffen haben.

Diese Maaßregeln sind:

1) Abschaffung des Sundzolles um jeden Preis! Abschaffung um jeden Preis — weil er unsere wahren Handels-Interessen verletzt und uns einem fremden Staate nicht blos dem Namen nach, sondern der That nach tributpflichtig macht, während wir nach allen Seiten hin ein unabhängiger Staat zu sein erstreben.

2) Abschaffung der Transito-Zölle, die dem Handel eine Strafe sind, während man ihm einen Lohn aussetzen sollte.

3) **Abschaffung der Schutzzölle**, welche die auswärtige Concurrenz und dadurch den Handel daniederhalten, indem sie gegen den ursprünglichen Sinn unsers Tarifs verstoßen, welcher von den Principien der Handelsfreiheit ausgehen wollte, nachdem die Geschichte der gewerblichen Verhältnisse in Preußen uns davon hinreichend unterrichtet hatte, daß das Verbot und Schutzzoll-System nicht aufrecht zu erhalten war. Wir sind in Preußen funfzig Jahre lang die Wege gegangen, welche jetzt wieder aller Orten angepriesen werden, die Gewerbe haben danieder gelegen, die Bedürfnisse des Landes wurden schlecht befriedigt. Seit dreißig Jahren ist das alte System aufgegeben, und der preußische Gewerbfleiß hat sich entfaltet und ist seiner Blüthe entgegen geführt worden. Der preußische Staat ist kein Neuling im Gebiete der Zollgesetzgebung. Nachdem die früheren Experimente den hinreichenden Beweis geliefert, daß Verbot und Schutz nicht fördern, wurde der Zoll zu dem was er sein soll gemacht, zur Finanz-Quelle. Die in Petitionen erbetene Revision des Zolltarifs erscheint allerdings nothwendig, aber sie möchte und müßte den Zweck haben, die Zölle auf das nöthige Maaß der Abgabe zu reduciren.

4) Der Zollverein muß endlich bei den ihm gehörigen Häfen verfahren, wie es die Hansestädte thun. Bei **den, kaum der Rede werthen, geringfügigen** Auflagen genügt in den Hansestädten die Versicherung des ansässigen Kaufmanns auf den Bürger-Eid über den Werth der Einfuhr; diese Versicherung findet Platz an der Stelle aller Controle. — Schon durch diese letztere wäre im Zollverein der Hamburger Handel, selbst bei einer Schaar von Beamten, unmöglich; denn jetzt bei aller nur denkbaren Gefälligkeit des Zoll-Amtes in Berlin, und aller Anstrengung der zahlreichen Beamten, brauchen z. B. die Zufuhren der Hamburg-Berliner Eisenbahn, im Betrage von ein paar Tausend Cntr., wenigstens zwei Tage zur Zoll-Expedition. Wie viel Zeit, fragt der Dr. Asher ganz richtig, müßte diese Expedition erst in Anspruch nehmen bei Zufuhren von 40,000 und mehr Centner an einem Tage?

Der Zollverein erkläre seine Häfen zu Freihäfen, wie es that-

sächlich die Häfen der Hansestädte sind, und er wird durch eine solche Maaßregel mehr gewinnen, als er durch den Austritt der wenigen Tausend Menschen aus dem Verbande verliert.

Solche Maaßregeln werden unsern Handel und unsere Schifffahrt und mit ihnen den ganzen Zollverband sicherer fördern, als Feindseligkeiten gegen Fremde, mit denen wir den Einheimischen obendrein am Meisten schaden würden.

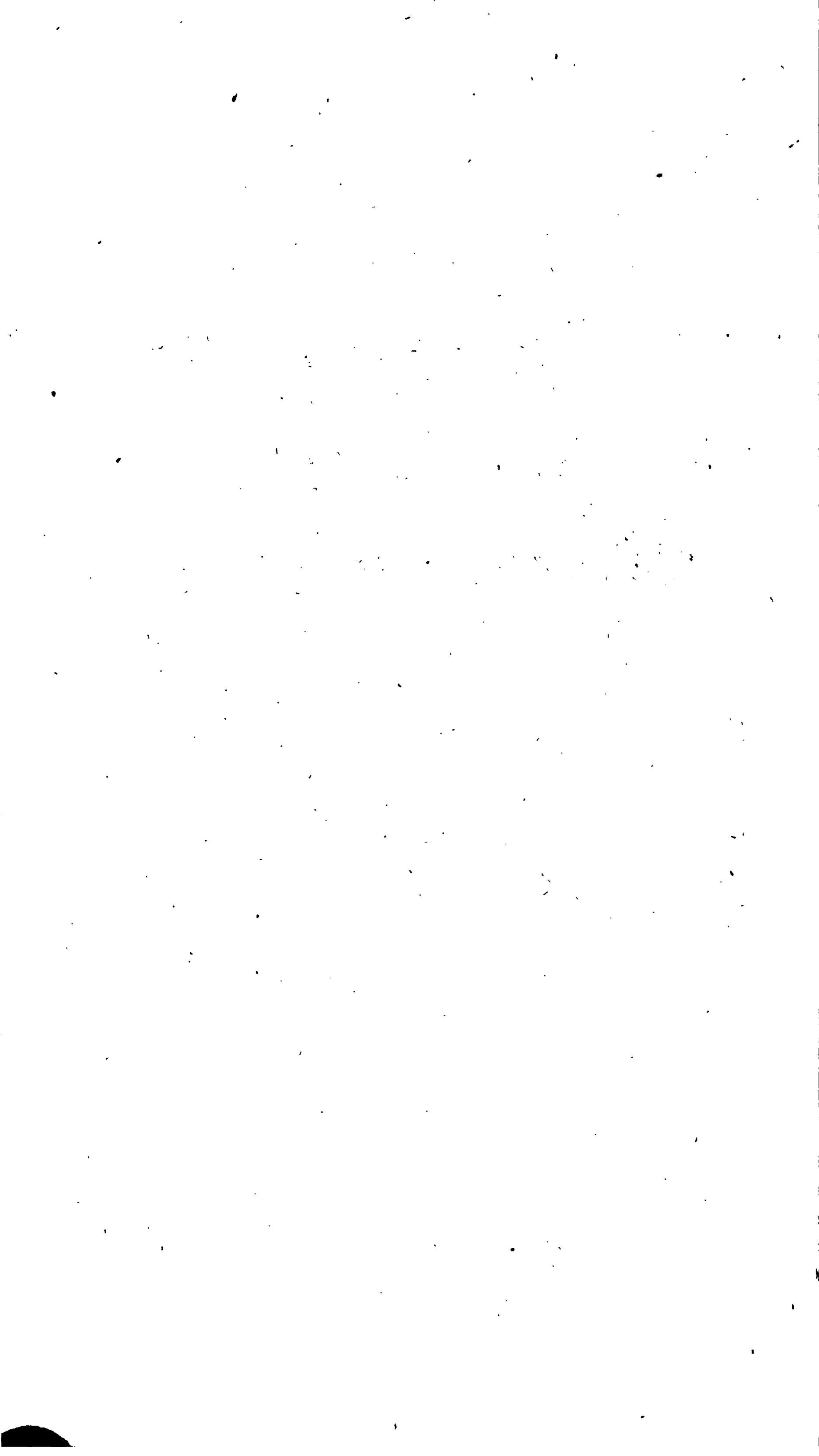
Man wird vielleicht meine Vorschläge heute ebenso beurtheilen, wie man die Vorschläge beurtheilt hat, welche beim Regierungs-Antritte Friedrich Wilhelms II. von Frankreich ausgingen.

Meine Vorschläge stimmen mit jenen des Werkes de la Prusse im Princip überein. Die damaligen Vorschläge wurden verlacht oder blieben lange unbeachtet; aber zwanzig Jahre nachdem sie gemacht worden, hat ihnen die Gesetzgebung der Jahre 1807—12 zum Besten des Staats eine Ausführung verliehen.

Ich will nicht fürchten, daß eine ebenso lange Zeit hingehen wird, ehe die Grundsätze der Wissenschaft von Neuem eine Anerkennung bei uns finden sollen!

Erste Abtheilung,

für Differential-Zölle.



I.

Denkschrift des Königl. Handels-Amtes zu Berlin,

betreffend

die Begünstigung des directen Verkehrs

zwischen

den Staaten des Zollvereins und den außer-europäischen Ländern *).

Es haben sich in neuerer Zeit viele Stimmen dafür vernehmen lassen, daß es dem Interesse der Zollvereinsstaaten entsprechen würde, von dem bisher verfolgten Systeme, nach welchem bei der Belastung der vom Auslande eingehenden Waaren in der Regel kein Unterschied gemacht wird, weder nach dem Ort ihres Ursprungs oder ihrer Herkunft, noch je nachdem sie zu Lande oder zu Wasser, auf National- oder auf fremden Schiffen eingeführt werden, abzugehen, um ein System von Differential-Zöllen eintreten zu lassen. Man hat dies als ein Mittel dargestellt, den Austausch deutscher Fabricate auf fremden, namentlich den außer-

*) Ein Gutachten, gegen dieses Memoire gerichtet, ist in dem Königl. Preußischen Finanz-Ministerium ausgearbeitet worden. Leider ist mir dieses Ministerial-Gutachten nur in den Auszügen bekannt, welche das handelspolitische Testament daraus enthält. Herr von Arnim hat die Denkschrift des Königl. Handels-Amtes mit R (Präsident Herr von Rönne), das Gutachten des Finanz-Ministerii mit K bezeichnet. Wegen dieser letzteren Bezeichnung hat man dies Gutachten dem Königl. General-Director der Steuern Herrn Kühne als Verfasser zugeschrieben. Indem in Betreff des Inhalts jenes Gutachtens auf die Auszüge in dem handelspolitischen Testament verwiesen werden muß, ist aus zuverlässiger Quelle hier zu bemerken, daß die Annahme auf einem Irrthume beruht, dies fragliche Gutachten sei aus der Feder des Herrn Kühne geflossen. Anmerk. des Herausgebers.

europäischen Märkten, gegen den Bezug der für die deutsche Industrie unentbehrlichen Rohmaterialien und der Consumtions-Artikel außereuropäischen Ursprungs zu befördern, der deutschen Rhederei einen neuen Aufschwung zu geben, eine engere Verbindung mit den deutschen Nordseestaaten, namentlich den Hansestädten herbeizuführen, und durch Befolgung einer gemeinschaftlichen Handelspolitik Deutschland, dem Auslande gegenüber, in eine festere und günstigere Stellung zu bringen, als deren es sich jetzt zu erfreuen habe. Nicht bloß in öffentlichen Blättern, welche sich mit den Interessen des Handels und der Industrie beschäftigen, und in besonderen Schriften ist diese Ansicht vielfach besprochen, sie ist zum Gegenstande der Berathung in ständischen Versammlungen geworden, und hat sich in den Hansestädten, namentlich in Bremen, so viel Geltung verschafft, daß mehr oder weniger officielle, von dort ausgegangene Vorschläge den Wunsch einer Annäherung an den Zollverein zur gemeinschaftlichen Ausführung eines solchen Systems zu erkennen gegeben haben. Wenn dem Ziele, welches auf diesem Wege erstrebt werden soll, Handel und Schifffahrt und durch beide die gesammte gewerbliche Industrie Deutschlands zu befördern, die größte Bedeutung nicht abgesprochen werden kann, so verdient es eine strenge Prüfung, ob das vorgeschlagene Mittel auch geeignet ist, zu diesem Ziele zu führen, und ob Hindernisse vorhanden sind, welche der Ausführung eines solchen Systems entgegenstehen.

Die gleichmäßige Besteuerung der fremden Waare, aus welchem Lande, auf welchem Wege, durch welches Transportmittel sie eingeführt werde, giebt dem, welcher die Waare zum eigenen Gebrauch oder zum Handel einführt, den Vortheil, bei der Auswahl des fremden Marktes neben dem Preise, welchen die Waare dort hat, nur die aus der Natur des Verkehrs nothwendig hervorgehenden Kosten der Beziehung berücksichtigen zu dürfen. Diese freie Auswahl wird beschränkt, wenn dieselbe Waare, je nachdem sie aus dem einen oder aus dem andern Ursprungslande herstammt, einem höhern oder niedern Zolle unterworfen wird (eigentliche Differential-Zölle, discriminating duties) — oder auch, wenn ohne Rücksicht auf den Ursprung der Waare ein Unterschied bei der Verzollung gemacht wird, je nachdem sie direct aus dem Erzeugungslande oder von einem Zwischenmarkte, auf Nationalschiffen

oder auf fremden Schiffen eingeführt wird. In dem einen wie in dem andern Falle bietet die Verschiedenartigkeit der Verzollung ein neues Moment dar, welches der Importeur bei der Wahl des fremden Marktes oder der Transportmittel in Betracht zu ziehen hat. In sofern bewirkt sie eine Änderung, eine Störung im freien Verkehr, und diejenigen Regierungen, welche dem Princip der Freiheit des Handels huldigen, werden sich nur als Ausnahmen zu Differential-Zöllen entschließen dürfen. Zu solchen Ausnahmen wird alsdann der Fall vorhanden sein, wenn

1) entweder durch Maaßregeln anderer Regierungen die Freiheit des Verkehrs gestört ist, und der Differential-Zoll dazu dienen kann, die durch ihn benachtheiligten Staaten zu nöthigen, daß sie sich einer freieren Handelspolitik zuwenden, — oder wenn
2) die durch den Differential-Zoll zu begünstigenden Nationen ihrerseits überwiegende Vortheile dagegen gewähren.

In ersterer Beziehung bedarf es keines Nachweises, daß Deutschland sich in der Lage befindet, zum Schutze seines Handels und seiner Schifffahrt wirksame Maaßregeln zu ergreifen; die Gesetzgebung der meisten europäischen Staaten, Englands, Frankreichs, Hollands ꝛc., begünstigt sehr wesentlich den eigenen Handel und die eigene Schifffahrt vor denen fremder Nationen, und wirkt dadurch hemmend auf die Entwickelung des deutschen Handels und der deutschen Rhederei, und erschwert dadurch den Absatz deutscher Fabricate in fremden Ländern.

Rücksichten der zweiten Art haben die Regierungen der Zollvereinsstaaten, wie in früherer Zeit, so neuerdings einige Male bestimmt, in Handelsverträgen Differential-Zölle zu Gunsten von Producten oder Fabricaten der contrahirenden Nation zu stipuliren. In dem im vorigen Jahre projectirten Handelsvertrage mit den vereinigten Staaten von Nordamerika, welcher von der Regierung der letzteren nicht ratificirt worden, war für Tabak aus den vereinigten Staaten, in dem Handels- und Schifffahrtsvertrage mit Belgien vom 1. September pr. ist für belgisches Eisen ein ermäßigter Eingangs-Zoll zugesichert, wogegen Begünstigungen an Zoll bei der Einfuhr namhafter Producte und Fabricate des Zollvereins in jene Länder dort in Aussicht gestellt waren, hier wirklich gewährt worden sind. Es hat nicht an solchen gefehlt, welche

in diesem Vorgange ein Symptom zu erkennen glaubten, daß die Zollvereinsstaaten geneigt seien, das bisherige System zu verlassen, und nicht mehr den deutschen Markt für den Absatz der Erzeugnisse des Auslandes unter gleich günstigen Bedingungen, ohne Rücksicht auf Gegenseitigkeit, wie bisher offen zu halten; daß es überhaupt die Absicht sei, durch Verträge der Reihe nach mit den einzelnen Nationen die Bedingungen festzusetzen, unter welchen ihre Waaren und ihre Schiffe bei uns Zugang finden sollen, und dabei ihre Belastung nach den Zugeständnissen, welche unserm Handel, unserer Schifffahrt von ihnen gemacht würden, abzuwägen. Es ist von manchen Seiten für wünschenswerth erachtet, daß auf dem so betretenen Wege weiter fortgeschritten und namentlich dahin gestrebt werde, durch Stipulationen von Differential-Zöllen in Verträgen mit den selbstständigen Staaten Amerika's den Austausch ihrer Producte gegen die Fabricate der Zollvereinsländer gegenseitig zu begünstigen. Unsere Manufacturwaaren, welchen der Eingang in die bedeutendsten europäischen Staaten durch prohibirende Schutzzölle, in die von ihnen abhängigen Colonien durch hohe Differential-Zölle zu Gunsten der Fabricate des Mutterlandes meistentheils verschlossen ist, haben in jenen unabhängigen Staaten Amerika's früher ihren hauptsächlichsten Absatz gefunden, welcher in neuerer Zeit durch die überwältigende Concurrenz anderer Fabrikstaaten, namentlich Englands, in vielen Industriezweigen wesentlich geschmälert ist. Man hat sich von solchen Verträgen den Vortheil versprochen, daß der Absatz unserer Export-Artikel auf dem begünstigten Markte wieder zunehmen, und die vaterländische Industrie dadurch einen neuen Aufschwung gewinnen werde. Daß dieser Vortheil im Wege solcher Verträge wirklich zu erreichen stehe, ist zu bezweifeln. Die transatlantischen Staaten werden es nicht ihrem Interesse entsprechend finden, den unserer Fabrication eingeräumten Vorzug von gleichartigen Fabricaten anderer Länder uns dauernd zuzusichern. Sie werden stillschweigend oder ausdrücklich (wie es in dem Projecte des Vertrags mit den vereinigten Staaten geschehen war) den Vorbehalt machen, gleiche Zollbegünstigungen nach Befinden auch andern Nationen einzuräumen. Die Wichtigkeit ihrer Beziehungen zu England, die politische oder commercielle Abhängigkeit der meisten Staaten Amerika's von diesem Lande, wird sie

bald nöthigen, den Zoll der gleichartigen englischen Fabricate gegen entsprechende Zugeständnisse in gleicher Weise herabzusetzen, und die deutsche Industrie wird sich nur zu bald auf denselben Standpunkt der Parität der Rechte dieser Haupt-Industriemacht gegenüber zurückversetzt sehen, auf welchem sie sich vor Abschluß des Tractats befand. Gelänge es aber auch, durch Verträge von fremden Staaten die Zusicherung zu erwirken, daß die für deutsche Waaren beanspruchten Vorrechte in Betreff der Eingangs-Zölle dauernd sein, daß gleiche Begünstigungen andern dritten Mächten nie oder doch nicht auf einen langen Zeitraum hinaus ertheilt werden sollen, so wäre doch auch in diesem nicht zu erwartenden Falle zu bezweifeln, daß die zugesicherten Vortheile der deutschen Industrie lange zu gute kommen würden. Der politische Zustand der meisten und der für den Absatz deutscher Fabricate wichtigsten Staaten Amerika's bietet keine Garantie dafür dar, daß sie solche Verträge unter allen Umständen würden erfüllen können; daß ihre Regierungen den Willen und die Mittel besitzen, diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche erforderlich sind, wenn Differential-Zölle von irgend einer Erheblichkeit nicht durch Schleichhandel illusorisch gemacht werden sollen. Die einheimische Industrie würde aber, wenn sie sich auf einen vermehrten Absatz ihrer vertragsmäßig begünstigten Fabricate Rechnung macht, und danach ihre Anlagen, ihre Thätigkeit erweitert, nur einen um so empfindlicheren Rückschlag erleiden, wenn die gehegten Hoffnungen sich in der Folge *als illusorisch* erwiesen; sie würde alle nachtheiligen Folgen einer Überproduction dadurch auf sich gezogen haben. Auf der andern Seite würde auch der Differential-Zoll eine seinem Betrage gleich kommende Verminderung des Preises der von ihm berührten Producte des begünstigten Erzeugungslandes für den Consumenten im Zollverein nicht nothwendig zur Folge haben. Wenn man von allen andern Conjuncturen, welche auf die Preise der Waaren einen Einfluß ausüben, absieht, würde die Bestimmung eines mindern Zolls bei der Einfuhr in das Gebiet des Zollvereins auf die Waare eines bestimmten Productionslandes gegen die gleichnamige Waare aus andern Productionsländern Veranlassung dazu geben, daß die Consumenten im Zollvereine ihren ganzen Bedarf an dieser Waare, welcher früher von verschiedenen Märkten her befriedigt wurde, in dem durch den Zoll begünstigten Pro-

ductionslande suchten. Schon die vermehrte Nachfrage würde dort zunächst den Marktpreis der Waare steigern — vorausgesetzt, daß der Bedarf des Consumtionslandes von dem Belang ist, um auf den Märkten fühlbar zu werden — bis etwa eine dadurch vermehrte Production das Verhältniß zwischen Angebot und Nachfrage wieder ausgliche. Überdies würde der Importeur versuchen, den Betrag des Minderzolls auf den Preis der Waare zu schlagen; denn sein Interesse weist ihn darauf hin, die importirte Waare eben nur um so viel wohlfeiler, als das gleichartige durch den höhern Zoll vertheuerte Product der nicht begünstigten Länder, auf dem vereinsländischen Markte zum Verkauf zu stellen, als erforderlich ist, um vor jenem noch irgend einen Vorzug zu behaupten. Möchte man auch berechtigt sein, anzunehmen, daß der Importeur des letztern, um noch eine Concurrenz zu behaupten, sich bewogen finden würde, seinen Preis zu ermäßigen, so würde dies doch nur in soweit der Fall sein können, als etwa der niedere Marktpreis in dem benachtheiligten Erzeugungslande und geringere Transportkosten ihn befähigen, einen Theil der Nachtheile des Zolls auf den Verkaufspreis der Waare zu übernehmen. Erheblicher würde der Einfluß der Concurrenz zwischen verschiedenen Importeurs aus dem begünstigten Productionslande unter einander sein, um dahin zu führen, daß die Waare aus dem begünstigten Lande wirklich zu dem Preise auf den vereinsländischen Markt kommt, welchen der verminderte Zoll gestattet; doch würde auch diese, wenigstens anfangs, schwerlich hinreichend sein, um die Importeurs auf den Gewinn, zu welchem der geringere Zoll beim Ausschlusse der gleichnamigen Producte andere Erzeugungsländer durch Preissteigerung Gelegenheit giebt, ganz verzichten zu lassen. In irgend einem Betrage würde daher der Differential=Zoll immer eine Begünstigung der Producenten des fremden Erzeugungslandes und der verhältnißmäßig geringern Anzahl der Importeurs auf Kosten der Zoll=Einnahme, also der Gesammtheit der Steuerpflichtigen und der Consumenten des Inlandes involviren.

Es scheint daher nicht, daß die Differential=Zölle, zur directen Begünstigung der gegenseitigen Einfuhren im Wege solcher Verträge eingeführt, im Allgemeinen zu empfehlen seien.

Der Zweck, welchen man bei diesen Verträgen im Auge hat, Be-

Förderung des Absatzes deutscher Fabricate auf dem transatlantischen Markte, soll sich aber sicherer und in ausgedehnterem Maaße auf anderem Wege mittelbar erreichen lassen durch einen einfachen Act der Gesetzgebung, welcher die directe Importation aus jenen Ländern auf nationalen Schiffen durch Differential-Zölle begünstigt.

Der internationale Verkehr beruht wesentlich darin, daß die Völker die den eigenen Verbrauch übersteigenden Erzeugnisse ihres Bodens und ihres Kunstfleißes zur Befriedigung ihres gegenseitigen Bedürfnisses sich zuführen und gegen einander austauschen. Es liegt in der Natur der Sache, daß der Kaufmann, welcher Erzeugnisse seines Landes einem fremden Markte zuführt, und dort Waaren vorfindet, welche einen vortheilhaften Absatz in seiner Heimath versprechen, sich hier mit denselben versieht, und nicht erst einen dritten Markt aufsucht, um seine Einkäufe für die Rückfahrt zu machen. Deutschland besitzt, den außereuropäischen Ländern gegenüber, alle Bedingungen zu einem lebhaften Handelsverkehr. Es consumirt in bedeutenden Massen die werthvollsten Producte jener Länder, Zucker, Caffee, Tabak, Reis, Baumwolle 2c.; es fabricirt dagegen eine große Menge von Waaren, von welchen jene Länder bei rasch anwachsender Bevölkerung, mit welcher die eigene Fabrication nicht in gleichem Maaße fortschreitet, ihren steigenden Bedarf größtentheils aus europäischen Ländern beziehen. Wenn gleichwohl der Antheil Deutschlands an ihrer Versorgung mit Manufacturwaaren nicht dem Verhältnisse entspricht, zu welchem der Standpunkt seiner eigenen Industrie es befähigt, wenn vielmehr deutsche Waaren, welche dort früher einen ausgedehnten Absatz gefunden haben, immer mehr vom fremden Markte verdrängt werden; so ist eine Hauptursache hiervon darin zu suchen, daß es an regelmäßig fortdauernden directen Handelsbeziehungen, welche den Austausch der Erzeugnisse zwischen Deutschland und den überseeischen Ländern erleichtern könnten, fehlt, während der directe Verkehr zwischen denselben und anderen europäischen Handels- und Fabrikländern, durch die Gesetzgebung der letzteren begünstigt, immer mehr zunimmt. Was von deutschen Fabricaten noch nach transatlantischen Ländern geht, findet seinen Weg dahin fast ausschließlich durch Vermittelung des Handels und der Schifffahrt der Hansestädte, namentlich Bremens. In Bremen ist das Geschäft eines Aus-

sonders von Manufacturwaaren und eigene Rhederei meistens in einer Hand verbunden; es ist der Absatz deutscher Exporte auf außereuropäischen Marktplätzen jetzt mehr oder weniger durch dies Verhältniß und durch deutsche Etablissements, welche die Hanseaten auf jenen errichtet haben, bedingt. In Wechselwirkung mit diesen Exporten stehen die directen Beziehungen von Colonialwaaren nach den Hansestädten. Seitdem die deutschen Auswanderungen, über Holland erschwert, ihren Weg hauptsächlich über Bremen genommen, hat sich der große Tabaksmarkt von Holland allmälig auch nach Bremen gezogen. Im Jahre 1844 sind von 125,000 Centnern Caffee, welche in Bremen eingeführt sind, 100,000 Centner direct aus außereuropäischen Häfen, in Hamburg von 630,000 Centnern Caffee 520,000 Centner, und von 690,000 Centnern Zucker 570,000 Centner ebenso direct eingeführt worden*). Aber von der gesammten Consumtion des Zollvereins an Caffee kommt über die Hälfte, an Zucker etwa ein Dritttheil aus Java über holländische Häfen, von Baumwolle und Indigo kommt nur ein sehr kleiner Theil aus dem Erzeugungslande direct an, dagegen der überwiegend größere Theil von Baumwolle theils roh, theils als Garn, so wie fast aller Bengal-Indigo über England. Alle diese Zufuhren, welche uns über England kommen, verlieren ihren Werth als Tauschmittel für den Absatz deutscher Fabricate; England nimmt uns diese zum eigenen Verbrauche nicht ab, weil es ähnliche Waaren selbst fabricirt, und seine eigene Industrie durch sehr hohe Zölle beschützt. Es läßt viele von unseren Fabricaten auch zum Reexporte in seinen Häfen nicht zu, wenn es durch diese Concurrenz seinen eigenen Absatz im Aus-

*) Es begründet aber ein großer Theil dieser directen Importationen — in Hamburg wohl der größere — keinen gegenseitigen Austausch mit deutschen Producten oder Fabricaten; denn diese Importationen geschehen zum großen Theile in englischen, dänischen, schwedischen rc. Schiffen, die meistens mit den Erzeugnissen ihres eigenen Landes oder doch nicht des Zollvereins nach den Productionsländern gehen, dafür Producte eintauschen, die — wie in England — wegen der bevorzugten gleichartigen Producte der Colonien, nicht einmal zu verwerthen sind, und für die daher der deutsche Markt aufgesucht werden muß. Ein großer Theil dieser Ladungen besteht in den sogenannten schwimmenden, die vom Productionslande für englische Rechnung abgesandt, erst in Cowes rc. ihre Bestimmung nach einem Continentalmarkt bekommen.

lande gefährdet sieht. Indem es sich des Zwischenhandels zwischen den außereuropäischen Ländern und Deutschland bemächtigt hat, erschwert es den Absatz der Waaren des letztern auf den außereuropäischen Märkten, und versorgt dieselben mit seinen eigenen Manufacturwaaren, welche es als Retouren auch für die zur deutschen Consumtion bestimmten Colonialwaaren verwerthet. So kommen die über England uns zugeführten Erzeugnisse der außereuropäischen Länder als Tauschmittel nur der englischen Industrie zu gute, und dienen dazu, den gefährlichsten und mächtigsten Rivalen der deutschen Industrie noch mehr zu stärken.

Das wirksamste Mittel zur Beförderung einer directen Verbindung zwischen Deutschland und den außereuropäischen Ländern würde sein, wenn die Einfuhr ihrer Erzeugnisse aus europäischen Entrepots gesetzlich verboten würde — wie es in England nach der Navigations-Acte selbst für britische Schiffe der Fall ist. Es scheint aber — abgesehen von den zur Zeit einem solchen Verbote entgegenstehenden Handels- und Schifffahrtsverträgen mit andern Nationen — nicht rathsam, zu einem solchen Mittel zu greifen, welches eine gewaltsame Umwälzung der jetzt bestehenden Verkehrsverhältnisse zur Folge haben müßte. Neue Handelswege lassen sich nur allmälig anbahnen. Zustände, welche sich, wenn auch ohne innere Nothwendigkeit, zur Grundlage vieler bestehenden Interessen herangebildet haben, dürfen, auch wenn sie für das Ganze als nachtheilig sich herausstellen, nur mit Vorsicht abgeändert werden. Eine innere Nothwendigkeit spricht nicht dafür, daß es für Deutschland vortheilhafter sein sollte, seine Colonialwaaren durch Vermittelung dritter Nationen zu beziehen, als direct. Die Frachten von Amerika nach England, nach Holland, sind nicht billiger, als die Frachten nach den deutschen Nordseehäfen, und nur unbedeutend billiger als die nach den Ostseehäfen; die combinirten Frachten von Amerika nach England und von England nach irgend einem deutschen Hafen selbstredend theurer, als die Frachten von Amerika direct nach eben diesem Hafen. Wenn es gleichwohl bei manchen Artikeln dem deutschen Consumenten in einzelnen Fällen vortheilhafter sein mag, seinen Bedarf aus europäischen Entrepots, namentlich in England, zu entnehmen, als direct aus dem Ursprungslande, so liegt dies nur darin, daß Eng-

land durch regelmäßige Handelsverbindungen mit den Ursprungsländern sich im Besitze eines großen Marktes befindet, der das Inland ausschließlich versorgt, während unsere Gesetzgebung ihm zugleich den Vortheil des Absatzes nach Deutschland bietet. Der deutsche Einkäufer ist gewiß, auf dem englischen Markte assortirte Vorräthe aus den verschiedenen Productionsländern vorzufinden, während die Verbindungen Deutschlands mit diesen Productionsländern noch nicht vielfältig und regelmäßig genug sind, um jederzeit die Befriedigung des mannigfachen Bedürfnisses auf directem Wege zu sichern. Dieser Vorzug des vermittelnden fremden Marktes würde verschwinden, wenn alle außereuropäische Importe direct nach Deutschland geführt und hier im Lande selbst ein großer Markt gebildet würde. Die Consumtion Deutschlands ist hinreichend für einen selbstständigen Markt im Lande, und auf diesem würden in der Regel die außereuropäischen Producte für die deutschen Käufer wohlfeiler sein müssen, als in den englischen Entrepots, weil die Kosten des Zwischenhandels erspart werden. Aber es können gleichwohl Ausnahmen von dieser Regel eintreten. Es würde dies namentlich anfangs häufiger der Fall sein, bis genügende neue Verbindungen für den directen Verkehr angeknüpft und befestigt sind. Und wenn auch dies geschehen ist, würden sich solche Ausnahmefälle wiederholen. Denn der Preis der Fabrikmaterialien in England wird hauptsächlich durch die Handelsconjuncturen bedingt. Bei stockendem Absatze der Fabricate und Überfüllung des Marktes in England weichen die Preise z. B. der Baumwolle dort oft plötzlich zurück, ohne sogleich ein entsprechendes Sinken der Preise in dem Productionslande nach sich zu ziehen. In solchen Fällen kann es dem deutschen Fabricanten auch in der Folge vortheilhaft sein, den nahe gelegenen Zwischenmarkt zu benutzen. Es dürfte daher nicht rathsam sein, die Importe aus europäischen Entrepots zu verbieten, sondern nur sie mit höhern Zöllen zu belasten, resp. die directe Zufuhr durch geringere Zölle in dem Maaße zu begünstigen, daß es beim normalen Zustande des Handels vortheilhafter ist, die Erzeugnisse der außereuropäischen Länder direct zu beziehen.

Soll der Zweck, durch die directen Zufuhren den Absatz deutscher Fabricate in den außereuropäischen Erzeugungsländern zu befördern, erreicht werden, so müssen von der den directen Importen zu gewähren-

den Zollbegünstigung die Schiffe dritter Nationen in der Regel ausgeschlossen bleiben. Die Geschichte des Handels lehrt, daß der Austausch der Erzeugnisse zwischen zwei durch die See getrennten Ländern regelmäßig nur durch die Schiffe dieser Länder selbst befördert wird. Der Handel und die Schifffahrt aller Küstenländer stehen in der engsten Verbindung mit einander. Die Rhederei muß sich nach den Bedürfnissen des Handels ihres Landes richten. Nur wenn sie selbst die Stärke erreicht hat, welche der überseeische Verkehr eines Landes erfordert, ist dessen überseeischer Handel gesichert. Zwar dienen die Schiffe aller Nationen zu Zeiten dem Verkehr zwischen dritten Ländern — soweit die Gesetzgebung dieser es gestattet — aber in der Regel nur alsdann, wenn sie im Handel ihres eigenen Landes keine Beschäftigung finden. Die Erfahrung lehrt, daß englische, holländische rc. Schiffe, welche tropische Erzeugnisse direct deutschen Häfen zuführen, weit seltener den Export deutscher Fabricate besorgen, als deutsche Schiffe oder auch als die Schiffe der Erzeugungsländer. Sie kehren mit Ladung oder in Ballast in die Häfen ihres nahen Heimathslandes zurück, und führen von dort wieder die Fabricate desselben in die transatlantischen Länder ein. Der Grund davon liegt meistentheils nicht darin, daß deutsche Fabricate nach ihrer Güte, nach ihrem Preise, nicht eines gleich vortheilhaften Absatzes auf dem neutralen Markte fähig wären. Aber jene Schiffe sind ihrer Hauptbestimmung nach nicht dem Verkehr zwischen Deutschland und den tropischen Ländern, sondern dem Dienste ihres eigenen Landes gewidmet, ihre Verbindung mit der Heimath kann nicht dauernd unterbrochen werden. Nur wenn ein regelmäßiger Schifffahrtsverkehr zwischen zwei Ländern auf den eigenen Schiffen derselben Statt findet, kann der Austausch der Waaren mit Vortheil betrieben werden; nur alsdann können feste Verbindungen zwischen den Handeltreibenden beider Länder unterhalten werden, Frachten und Rückfrachten unterstützen sich dann gegenseitig, der deutsche Exporteur kann das Risico, welches mit der Versendung deutscher Waaren nach dem neutralen Markte wegen des ungewissen Absatzes verbunden ist, eher übernehmen, wenn er die Gewißheit hat, an der im Zoll bevorzugten Rückladung ein gutes Geschäft zu machen, und die Frachten werden dadurch und durch die größere Regelmäßigkeit der Fahrt, die das längere Liegenbleiben ausschließt,

billiger. Aus diesen Gründen hat das belgische Differential-Zollgesetz die Begünstigung im Zoll bei der directen Importation nur den nationalen Schiffen und den Schiffen des Ursprungslandes zugestanden. Es scheint im Interesse der einheimischen Rhederei rathsam zu sein, noch einen Schritt weiter zu gehen, und durch das Gesetz die Zoll-Begünstigung bei directen Importen nur für die Nationalschiffe und für die Schiffe der vertragsmäßig oder sonst ausnahmsweise gleichgestellten Nationen auszusprechen. Es bliebe dann vorbehalten, das Vorrecht der Nationalflagge nach Umständen solchen Staaten zuzusichern, welche ihrerseits die deutsche Flagge nicht nachtheiliger behandeln, als ihre eigene, und es würde das wirksamste Unterhandlungsmittel, um andere Staaten, welche den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt durch ihre Gesetzgebung beeinträchtigen, zu Concessionen zu bestimmen, nicht aus der Hand gegeben.

Ein solches Gesetz würde alle fremde Staaten gleich betreffen, und daher nicht, wie die Bevorzugung der Producte eines bestimmten Landes durch vertragsmäßige Differential-Zölle, zu Beschwerden und Repressalien dritter Staaten Veranlassung geben dürfen; es würde nicht, wie solche Verträge, die Consumenten in der Wahl des Productionslandes beschränken, noch den Preis zu Gunsten eines Producenten steigern; es würde nicht im Inlande eine Industrie auf einer unsichern Grundlage hervorrufen oder künstlich befördern, weil es einen vermehrten Absatz nicht von einer Gunst dritter Nationen, sondern von der natürlichen Entwickelung der Verhältnisse erwartet; es würde nicht über das Bedürfniß und den Zweck hinausgehen, indem es nur auf die Producte derjenigen Länder Anwendung fände, in welchen für den Austausch unserer Fabricate noch ein weites Feld vorhanden ist; es würde nur die Schifffahrt und den Handel derjenigen Fremden benachtheiligen, welche deutschen Handel und deutsche Schifffahrt ungünstig behandeln, und auch diesen keinen vernünftigen Grund zu Beschwerden geben, weil es nur von ihnen abhängen würde, durch entsprechende Concessionen eine völlige oder theilweise Gleichstellung mit den Nationalen zu erlangen. Es würde Deutschland, und namentlich den Zollverein, erst auf den Standpunkt setzen, mit Vortheil Handels- und Schifffahrtsverträge mit anderen Staaten abschließen zu können, weil diese jetzt ihm gegen-

über alle Vortheile eines freien Handelsverkehrs einseitig genießen, daher keine Veränderung des status quo zu wünschen haben, und Zugeständnisse zu machen dann erst sich bewogen finden können, wenn Deutschland ihnen gegenüber erst wieder etwas, was verlangt werden kann, zu gewähren hat.

Wenn das System, welches einem solchen Differential-Zollgesetze zum Grunde liegt, an sich richtig ist, wenn sich von der Begünstigung der directen Importation aus außereuropäischen Ländern auf nationalen oder ihnen gleichgestellten Schiffen anderer Nationen Aufschwung der Rhederei, Belebung des Handels und Beförderung der Industrie dem Principe nach erwarten lassen, so fragt es sich, ob in den besonderen Verhältnissen des deutschen Zollvereins Bedingungen beruhen, welche die Annahme eines solchen Systems unrathsam, seine Ausführung unthunlich erscheinen lassen.

Zuvörderst ist des allgemeinen Einwandes zu gedenken, daß der deutsche Zollverein bei dem bisherigen System der festen Zölle prosperirt habe, daß seine Einnahmen fortwährend gestiegen, die Fortschritte in der Entwickelung der Industrie unverkennbar seien, und es daher bedenklich scheine, ein bewährt gefundenes System zu verlassen, um es auf die ungewissen Resultate eines neuen ankommen zu lassen.

Dagegen läßt sich, ohne die Grundsätze, auf welchen die Zollgesetzgebung des Zollvereins beruht, anzufechten, doch in Frage stellen, wie viel von den guten Früchten, die sie getragen, der Stellung des Vereins gegen das Ausland zu gute zu schreiben, oder ob die Fortschritte der deutschen Industrie, der damit gestiegene Wohlstand, welche von einer vermehrten Einfuhr von Fabrikstoffen und Consumtions-Artikeln begleitet werden, nicht vorzugsweise der Beseitigung der Verkehrsschranken im Innern Deutschlands und den Segnungen des langjährigen Friedens beizumessen sind; es darf dabei nicht unbeachtet bleiben, daß in anderen Staaten, welche ein minder liberales System gegen das Ausland befolgen, die Industrie, der Wohlstand in derselben Zeit in nicht geringerem Maaße zugenommen haben; daß sich auch keinesweges gleichmäßig in allen Industriezweigen ein solcher Aufschwung in Deutschland gezeigt, vielmehr manche, und für die Nationalwohlfahrt sehr wesentliche, erheblich zurückgegangen sind; daß sich der Werth der Leinen-Ausfuhr

von 19 Millionen auf 7 Millionen Thaler vermindert hat, und daß der Absatz der deutschen Leinen im Auslande ganz der Concurrenz anderer Fabrikstaaten zu unterliegen droht; daß sich unsere Exporte als Zahlungsmittel für unsern steigenden Bedarf an überseeischen Producten immer mehr vermindern, und wir darauf Bedacht nehmen müssen, letztere hauptsächlich von solchen Nationen zu beziehen, welche wir mit unsern Waaren bezahlen können; daß endlich ein System, welches sich in seiner ganzen Consequenz als zweckmäßig bewährt haben mag, um die Industrie im innern Verkehr erstarken zu lassen, nicht mehr ausreichend sein kann, sobald diese auf den Standpunkt gediehen ist, daß sie einen lebhafteren Antheil an dem Welthandel fordert, wenn dasselbe System nicht von den andern Mächten, welche den Welthandel dominiren, ebenfalls befolgt wird; und daß für uns diejenige Handelspolitik immer den Vorzug verdienen wird, welche durch Verkettung der meisten und wichtigsten Interessen dem großen Ziele einer politischen Einheit Deutschlands uns näher bringt. In der letzten Beziehung kommt das Verhältniß des Zollvereins zu den norddeutschen Küstenländern, und namentlich zu den Hansestädten in Betracht.

Es liegt in der Consequenz eines Systems von Differential-Zöllen, welches directe Importe aus überseeischen Ländern begünstigen soll, daß nur solche Importe die Begünstigung im Zolle genießen können, welche Zwischenländer nicht berührt haben, also welche unmittelbar in Seehäfen desjenigen Staats, welcher das System adoptirt hat, ausgeladen werden. Die geographische Lage der Zollvereinsstaaten würde eine Ausnahme hiervon unerläßlich machen. Der Zollverein besitzt eigene Seehäfen nur an der preußischen Ostseeküste. Es kann nicht die Absicht sein, die begünstigten Importen auf diese Häfen zu beschränken. Die letzteren würden ihrer Lage nach nur den geringsten Theil der Bedürfnisse der Vereinsstaaten befriedigen können. Die für die Importation der Vereinsstaaten, wie für die Exporte wichtigsten Hafenplätze bietet die Nordsee dar; es sind Antwerpen, die holländischen Häfen, und vor allen die hanseatischen, Hamburg und Bremen. Die Annahme eines Systems, wie das vorgeschlagene, für die Zollvereinsstaaten, wird daher durch die Voraussetzung bedingt, daß die Importation über die Häfen an den von der Nordseite begrenzten Vorländern des Zollver-

eins, in alle Häfen zwischen den Mündungen der Elbe und der Schelde, oder doch in die wichtigsten derselben als Importation in die Häfen des Zollvereins betrachtet werden. Die Ausführung des Systems erfordert, daß der Ursprung der für den Zollverein bestimmten Zufuhren, die Art und Weise der Importation und die Nationalität des Schiffes constatirt und die Waaren bis zum Übergang in das Vereinsgebiet controlirt werden. Wollte man sich zu dem Ende mit bloßen, die Waare begleitenden Ursprungs-Certificaten und Consular-Attesten begnügen, so würde es zur Ausführung dieses Systems einer Mitwirkung von Seiten der Regierungen jener Vorländer des Zollvereins gar nicht bedürfen. Hält man aber in dieser Beziehung noch wirksamere Maaßregeln, hält man eine noch strengere Festhaltung der Identität der Waare für wünschenswerth, und will man gleich in den Vorhäfen solche Anstalten treffen, welche die Controle beim späteren Übergang in das Zollvereinsgebiet wesentlich erleichtern, so bedarf es dazu einer entsprechenden Verständigung mit den Regierungen der Vorhäfen. Die gegenseitigen Interessen beider Theile, des Zollvereins und der vorliegenden Länder, werden ein desfallsiges Übereinkommen erleichtern. Nimmt der Zollverein das hier angedeutete System an, so sehen sich die Vorländer bedroht, ihren Eigenhandel zu verlieren und ihre Rhederei von den Vortheilen des bisher zum Theil durch ihre Schiffe vermittelten Verkehrs ausgeschlossen zu sehen, ja die Niederlande sehen sich in ihrem ganzen monopolistischen Colonialsystem auf das Empfindlichste angegriffen. Die Vorländer werden daher zunächst suchen, sich wenigstens das Minimum des Antheils an dem Handel mit den deutschen Hinterländern, die Spedition und den mit dem bloßen Schifffahrtsverkehr verbundenen Verdienst zu erhalten, und sie werden schon deswegen nicht die in den begünstigten Schiffen gebrachte, für den Zollverein bestimmte Waare von ihren Häfen ausschließen, sie werden gern die Hand zu Unterhandlungen mit dem Zollverein bieten, um sich möglicherweise einen noch größeren Theil an jenem Handel zu sichern. Daß die belgische Regierung in Beziehung auf Antwerpen dazu bereit sein würde, läßt sich nach dem Verhältniß, in welches dieser Hafenplatz zu dem Zollverein durch den Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Belgien, durch den freien Transit auf der Eisenbahn nach Cöln getreten ist, nicht bezweifeln. Von den Hanse-



städten aus — und selbst in Hannover — hat sich die Neigung zu erkennen gegeben, einem deutschen Handels- und Schifffahrtsbunde mit gemeinschaftlichen Differential-Zöllen zu Lasten fremder Flaggen und indirecter Importe, neben welchen jeder Staat oder Staatenverein sein bisheriges besonderes Steuersystem behielte, beizutreten. Hannover, dessen Stände bekanntlich Anträge in diesem Sinne gestellt hatten, muß für einen ähnlichen Verein, England gegenüber, zur Zeit außer Rechnung bleiben, da es durch die in dem Vertrage mit England vom 22. Juli v. J. übernommenen Verpflichtungen die Theilnahme an einer nationalen deutschen Handels- und Schifffahrtspolitik auf eine längere Reihe von Jahren hinaus sich verschränkt hat. Der Beitritt Hamburgs und Bremens zum Zollverein ist dadurch zwar erschwert, aber, bei der freien Verbindung auf der Elbe und der Weser, bei den bald zu erwartenden Eisenbahnverbindungen mit Zollvereinsländern, keineswegs unmöglich gemacht. Die bisher von Bremen ausgegangenen Vorschläge, welche auf die Erhebung eines gemeinschaftlichen Extrazolls von 2 Thlr. pro Centner auf die benachtheiligten Importen gerichtet sind, erscheinen zwar dem Interesse der Zollvereinsstaaten nicht entsprechend; es würde aber zunächst darauf ankommen, was im Wege der Unterhandlungen zu erreichen wäre. Die Hansestädte müssen einen großen Werth darauf legen, mit den Staaten des Zollvereins in einen Verband zu treten, welcher nicht nur ihrer Rhederei einen großen Gewinn verspricht, sondern ihnen den Vortheil gewährt, sie dem Auslande gegenüber als Glieder einer großen Handelsmacht auftreten zu lassen. Die Kräftigung der Hansestädte, als der natürlichen Vermittler des überseeischen Handels der Zollvereinsstaaten, kommt diesen wiederum zu gute. Auch sie gewinnen dabei, wenn die Hansestädte nicht mehr abgesondert Handels- und Schifffahrtsverträge mit fremden Staaten abschließen können, wenn durch Gemeinschaftlichkeit der Interessen der für den Seeverkehr wichtigsten Küstenplätze und der Hinterländer Deutschland zur Befolgung einer gemeinschaftlichen Handels- und Schifffahrtspolitik dem Auslande gegenüber befähigt wird. Das wünschenswerthe Ziel für den Zollverein wird immer der unbedingte Beitritt der Hansestädte, und in diesem Falle wird es nur billig sein, daß für die mancherlei Opfer, welche mit der gänzlichen Umgestaltung ihrer bisherigen inneren Verhältnisse

unauflöslich verbunden sind, ihrem Hauptgewerbszweige, der Rhederei, eine Begünstigung eingeräumt wird. Möchten sich aber die Hansestädte davon nicht überzeugen können, daß ihr vollständiger Anschluß an den Zollverein für sie selbst zur Zeit vortheilhaft sei, so wird in Frage kommen, ob die wesentlichen Interessen des Zollvereins auch durch eine minder umfassende Vereinigung, z. B. durch Einräumung freier Entrepots in Hamburg und Bremen für den Zollverein, unter Controle vereinsländischer Steuerbeamten, erreicht werden können. Es dürfte die Voraussetzung nicht gewagt sein, daß eine Verständigung hierüber — wenn den Hanseaten dabei nicht alle Vortheile eingeräumt werden, welche ein vollständiger Anschluß an den Zollverein für sie zur Folge haben kann — diesen Anschluß allmälig vermitteln und als endliches Ziel herbeiführen werde. Es ließe sich ferner mit Recht erwarten, daß die Hansestädte jede Bereitwilligkeit zu einem dem Interesse des Zollvereins entsprechenden Abkommen zeigen werden, wenn nicht früher, so doch, sobald ein Gesetz erlassen ist, welches für außereuropäische Erzeugnisse, aus dem Erzeugungslande in Zollvereins- oder denselben gleichgestellten Schiffen direct in einen seiner Häfen oder in einen Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und der Elbe (beide eingeschlossen) abgesandt, einen Zoll-Rabbatt bewilligt, wenn die Waaren mit der Bestimmung für den Zollverein vom Ursprungslande abgesendet sind. Die Wirkung eines solchen Gesetzes würde nur eine sehr allmälige sein. Von den bis jetzt in den Zollverein eingehenden außereuropäischen Erzeugnissen wird verhältnißmäßig nur ein sehr geringer Theil mit jener Bestimmung abgesendet. Die Bestimmung für den Zollverein erhalten sie meistentheils erst auf den Märkten Englands, Frankreichs, Hollands, oder in den Hansestädten. Wird aber die directe Bestimmung an die Adresse von Empfängern im Zollverein, welche durch die Connoissemente dargethan werden muß, zur Bedingung der Zollvergünstigung gemacht, so werden sich directe Verbindungen zwischen den Kaufleuten im Zollverein und den Exporteurs in den außereuropäischen Ländern in größerem Maaße, als bisher, und um so leichter anknüpfen, da die bedeutenderen transatlantischen Exporteurs schon jetzt in Deutschland ihre Agenten haben, die es sich sofort zur Aufgabe machen werden, von den Kaufleuten im Innern

directe Bestellungen anzunehmen, sobald sie darin einen Vortheil für das Exportgeschäft erblicken. Die Hanseaten würden sich dadurch in Gefahr sehen, in Stelle des Eigenhandels auf die Spedition der nach dem Zollverein transitirenden Waaren beschränkt zu werden.

Ähnliche Rücksichten darauf, wenigstens den Vortheil des Transito's der zwischen dem Zollverein und überseeischen Ländern verkehrenden Waaren nicht ganz zu verlieren, werden muthmaaßlich auch Holland dazu bestimmen, zu den erforderlichen Controle-Maaßregeln in den holländischen Seehäfen die Hand zu bieten. Die Rivalität zwischen den verschiedenen Küstenländern wird den Abschluß günstiger Verträge mit jedem von ihnen erleichtern.

Wenn auf solche Weise der Verkehr der Zollvereinsstaaten mit den transatlantischen Ländern über die deutschen und niederländischen Nordseehäfen in seinem bisherigen Gange bleibt, so sind nur noch die Dienste zu berücksichtigen, welche einige andere fremde, namentlich französische Häfen, bisher einigen süddeutschen Staaten geleistet haben. Die Einfuhren auf diesem Wege sind aber nicht von Belang gewesen. Der ganze Betrag der von Frankreich aus in die Zollvereinsstaaten im Jahre 1843 importirten Erzeugnisse transatlantischer Länder reducirt sich nach den officiellen französischen Nachweisungen auf 865,000 Kilogr. oder circa 17,000 Centner; die Hälfte davon hat in Baumwolle bestanden. Wenn sich bei Begünstigung der directen Importation, so wie es in Havre der Fall gewesen ist, an deutschen Handelsplätzen Märkte für Baumwolle bilden, wenn genügende Vorräthe hiervon und von anderen Colonialwaaren in Cöln oder in den freien Entrepots in Antwerpen zu jeder Zeit zu finden sind, werden diejenigen süddeutschen Fabricanten, welche bisher noch den Weg über Havre vorgezogen haben, es ohne Zweifel vortheilhafter finden, den Rhein und die holländischen oder belgischen Seehäfen zu ihren Importen und Exporten zu benutzen.

Eine andere Frage ist die, ob eine genügende **Handelsmarine** dem Zollvereine dienstbar ist, um den ganzen Bedarf an außereuropäischen Erzeugnissen ihm zuzuführen?

Die Importe haben, auf Commerzlasten reducirt, im Jahre 1843 in folgenden Hauptartikeln betragen:

Zucker	circa	35,000
Baumwolle (incl. Garn)		29,000
Caffee		18,800
Tabak		9,900
Reis		5,600
Indigo		1,400
		99,700
an sämmtlichen übrigen Colonialwaaren zusammen etwa		32,300
	Summa etwa	132,000 Lasten.

Faßt man dagegen bloß die preußische Handelsmarine ins Auge, so liegt ihre Unzulänglichkeit zu Tage; sie beträgt nur 105,000 Lasten, und nur eine sehr kleine Anzahl ihrer Schiffe ist zu transatlantischen Fahrten eingerichtet; der überwiegende größte Theil ist zu den Exporten an Holz und Getreide nach europäischen Häfen bestimmt, und wird auch in der Folge vorzugsweise nur für diese zu verwenden sein*). Aber es kann keinem Zweifel unterliegen, daß unter dieser oder jener Bedingung den hanseatischen Schiffen der Vorzug der Nationalflagge für den Zollverein auch zuzugestehen sein wird.

Die Hamburger Rhederei umfaßt	25,902
die Bremer	32,607
zusammen	58,509

Lasten. Ihre Schiffe sind fast durchgängig für die transatlantische Fahrt gebaut. Könnte man annehmen, daß die dazu geeigneten Schiffe der Hanseaten und diejenigen preußischen Schiffe, welche jetzt schon nach Amerika und Indien zu schiffen pflegen, eine solche Reise jährlich zweimal machen, so würde dies hinreichen, um das Bedürfniß zu decken. Für die nächsten Jahre würde die Begünstigung im Zoll bei directen

*) Indessen ist die Theilnahme der preußischen Rhederei, namentlich Stettins, an den transatlantischen Fahrten von Jahr zu Jahr im Steigen begriffen. Im Jahr 1842 haben nur 8 Stettiner Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1661 Lasten, im Jahr 1843 bereits 24 Stettiner Schiffe von zusammen 3773 Lasten außereuropäische Häfen (die Fahrten nach den Küsten Asiens und Afrika's im mittelländischen Meere nicht mitgerechnet) besucht, — darunter ein Schiff von 174 Lasten dreimal in einem Jahre die Havannah.

Importen auch nicht auf diese Schiffe beschränkt sein. In dem Vertrage zwischen Preußen und Großbritannien vom 2. April 1824, welcher nach dem Ablauf der zwölfjährigen Periode, für welche er ursprünglich geschlossen worden, von Jahr zu Jahr stillschweigend verlängert ist, ist zu Gunsten Englands stipulirt, daß Waaren, welche nicht Erzeugnisse Englands und seiner Colonien sind, und die gesetzlich aus den Häfen des vereinigten Königreichs auf englischen Schiffen uns zugeführt werden dürfen, nur mit denjenigen Abgaben belegt werden sollen, welche für diese Gegenstände bei der Einfuhr auf preußischen Schiffen gefordert werden, und daß alle Güter und Waaren, deren Einbringung gesetzlich erlaubt ist, gleichen Abgaben bei ihrer Einfuhr auf englischen, wie auf preußischen Schiffen unterworfen werden sollen. Der am 2. März 1841 zwischen Großbritannien und den sämmtlichen Zollvereinsstaaten geschlossene Schifffahrts- und Handelsvertrag hat ferner die Zusicherung ertheilt, daß Seitens des Zollvereins der Handel und die Schifffahrt der britischen Unterthanen hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis stets dem Handel und der Schifffahrt der meistbegünstigten Nationen gleichgestellt werden solle. Er geht überdies bei den britischer Seits dem Zollverein eingeräumten Begünstigungen von der ausdrücklich ausgesprochenen Erwägung aus, daß den britischen Schiffen bei uns gestattet ist, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen einzulaufen. Dieser Vertrag läuft bis zum 1. Januar 1848, und bei nicht eintretender Kündigung fernerweit bis zum 1. Januar 1854. Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Begünstigungen im Zoll bei directer Importation bis zum Jahre 1848 auch den britischen Schiffen zustehen werden, und diese werden den anfänglichen Mangel an genugsamen eigenen Schiffen ersetzen. Auch durch die vermuthlich bald nach Einführung des neuen Systems erfolgende Gleichstellung der Schiffe der transatlantischen Productions-Länder, namentlich der vereinigten Staaten von Nordamerika, mit den Nationalschiffen (wenigstens soweit es sich um den directen Verkehr mit diesen Ländern handelt) wird die den directen Verkehr des Zollvereins vermittelnde Handelsmarine vergrößert werden.

Inzwischen ist eine erhebliche Vermehrung der deutschen Rhederei um so zuverlässiger zu erwarten, als sie sich auf einen dauernden Ge-

wenn sichere Rechnung machen dürfte, da späterhin fremden Schiffen der Vorzug der nationalen Flagge immer nur unter der Bedingung einzuräumen sein wird, daß gleiche Rechte unserer Rhederei dagegen zugestanden werden. Wenn sich aber die nationale Rhederei auch nicht so schnell und nicht in dem Maaße vermehren sollte, um den ganzen Bedarf des Zollvereins im Wege begünstigter Zufuhren heranzuschaffen, so könnte dadurch immer keine Verlegenheit entstehen. Die Folge davon würde nur die sein, daß alsdann, und so lange die Unzulänglichkeit der eigenen Marine dauert, ein Theil solcher Colonialwaaren auch noch aus europäischen Entrepots oder auf fremden Schiffen, also ohne Zollbegünstigung, eingeführt werden würde. Dies wäre an sich keine Verschlimmerung des jetzigen Zustandes und brauchte auch keine Vertheuerung für die Consumenten mit sich zu führen. Für den Zweck der Maaßregel ist es nämlich gleichgültig, ob der Zoll-Unterschied dadurch hergestellt wird, daß von den benachtheiligten Importen neben dem jetzt bestehenden Tarifsatze noch ein Zusatzzoll erhoben, oder dadurch, daß den begünstigten Importen an dem tarifmäßigen Zoll ein Rabbatt bewilligt wird. Welcher von beiden Wegen, oder ob etwa ein Mittelweg einzuschlagen sei, kann nur von einem Überschlage des Bedürfnisses der Staatscasse abhängen. Im Interesse der inländischen Verbraucher und Verarbeiter von außereuropäischen Erzeugnissen dürfte es aber zu empfehlen sein, für die directen Importen auf National- oder denselben gleichgestellten Schiffen einen Zoll-Rabbatt zu bewilligen, um eine etwaige Vertheuerung der Waare, welche die Beschränkung in der Wahl der Transportmittel zur Folge haben könnte, auszugleichen *).

Der Bau und die Ausrüstung einer größeren Anzahl und theurer — gekupferter — Schiffe, die Errichtung neuer Etablissements in entfernten Ländern, der Betrieb eines auf weiter hinausgehende Spe-

---

*) In diesem Falle würde eine sonstige Änderung in dem bestehenden Tarif nur in sofern nöthig werden, als, um die Maaßregel in Betreff eines Haupt-Einfuhr-Artikels — der rohen Baumwolle — wirksam zu machen, erst ein Einfuhrzoll auf sie gelegt werden müßte, — was vielleicht besser noch einem späteren Zeitpunkte, einer schon fortgeschrittenen Entwickelung der nationalen Rhederei vorbehalten bliebe.

culationen begründeten Handels, wird größere Capitalien in Anspruch nehmen, als der kürzere Umschlag aus den in der Nähe befindlichen Entrepots erforderte. Es hat sich aber auch in Deutschland in neuerer Zeit wiederholt bewährt, daß, bei aller Klage über Geldmangel, überflüssige Capitalien da zusammenfließen, wo eine begründete Aussicht auf nutzbare Verwendung vorhanden ist. Man darf von einer Begünstigung des directen Verkehrs erwarten, daß nicht bloß Kaufleute, welche sich mit dem Export in den transatlantischen Ländern beschäftigen, Comtoirs in unseren Seehäfen errichten, sondern daß auch englische Handlungshäuser, welche bisher den Verkehr Deutschlands mit jenen Ländern vermittelt haben, hier Commanditen anlegen werden, um ihre bisherigen Verbindungen auch ferner zu nutzen. Es werden neue Capitalien dadurch in das Land gezogen werden.

Ein Bedenken gegen die Anwendbarkeit des vorgeschlagenen Systems auf den deutschen Zollverein ist aus den verschiedenartigsten Interessen der einzelnen, zu diesem Verbande gehörigen Länder hergeleitet worden. Wenn die Vermehrung und Belebung der Rhederei, welche als nächste Folge von der Annahme eines solchen Systems zu erwarten sei, dem Vortheile der Küstenländer entspreche, so komme dies den von der Küste entfernter gelegenen Ländern nicht zu gute. Diesen, namentlich den süddeutschen Fabricanten, könne es gleichgültig sein, ob ihre Importe oder Exporte direct oder auf Umwegen, durch Vereins= oder durch fremde Schiffe vermittelt würden. Im Gegentheil, sagt man, jede Beschränkung in der Auswahl dieser Wege und der Transportmittel laufe ihren Interessen zuwider. An sich aber kann die Belebung eines Gewerbezweiges, von welchem der Wohlstand ganzer Provinzen abhängt, nicht ohne wohlthätige Rückwirkung auf das Ganze bleiben. Er gewährt den Bewohnern dieser Provinzen die Mittel zu einem größern Verbrauche, und befördert dadurch den Absatz aus den Fabrikländern im Innern des Vereins. Überdies steht die Schifffahrt mit dem Handel und der Fabrication eines nicht bloß für seinen eigenen Bedarf fabricirenden Landes in so enger Verbindung, daß Handel und Fabrication auch nicht zu einem vollkommenen Aufschwunge gelangen können, so lange die Rhederei an einer kräftigen Entwickelung gehindert ist. Für die deutsche Industrie selbst wird aber von

einer Begünstigung des directen Verkehrs noch ein doppelter Vortheil erwartet: einmal, indem, wie schon angeführt, dadurch zugleich die Exportation deutscher Fabricate und Producte in überseeische Länder befördert wird; dann, indem ihr auf dem Continente selbst nähere Märkte für den Bezug der Fabrikmaterialien geschaffen werden. Es ist ein, namentlich in der Baumwollen-Industrie vielfach gefühlter Übelstand, daß der deutsche Fabricant jetzt von allen Fluctuationen des englischen Marktes abhängig, daß er genöthigt ist, jetzt auf eine lange Zeit im Voraus dort mit seinem Bedarf sich zu versehen und dazu eines viel größeren Betriebscapitals bedarf, als der englische Spinner, der englische Weber, welcher jede vortheilhafte Conjunctur sogleich zu seinen Einkäufen benutzen kann, und auf dem nahegelegenen Baumwollen- oder Twistmarkte nur eben das jedesmal zu entnehmen nöthig hat, was er zu seiner Fabrication augenblicklich gebraucht. Dieser Nachtheil wird in größerem Maaße ausgeglichen werden, wenn in Hamburg oder Magdeburg, in Antwerpen oder Cöln rc., durch Zollbegünstigungen auf directe Zufuhren hervorgerufen, Vorräthe an Baumwollen, welche die Anlage größerer Spinnereien erleichtern würden, und an anderen Fabrikmaterialien außereuropäischen Ursprungs, sich ansammeln.

Man hat auch in Zweifel gezogen, daß eine Beförderung der directen Importation einen vermehrten Absatz der deutschen Fabricate nach den Ursprungsländen der Importe zur Folge haben werde, weil die Gelegenheit zum Absatze dahin schon jetzt nicht gefehlt habe, und wenn sie nicht gehörig benutzt worden sei, die Ursache davon nur darin liege, daß die deutschen Waaren nach ihrer Qualität oder nach ihrem Preise die Concurrenz mit den Fabricaten anderer Länder nicht bestehen könnten; man hat erinnert, der Importeur, welcher unter Zollbegünstigung eine Ladung außereuropäischer Erzeugnisse den Häfen des Zollvereins zuführe, werde auch in der Folge sich hüten, deutsche Waaren zurückzunehmen, wenn er auf deren Absatz in der Heimath nicht rechnen könne, sondern nach wie vor seine Retourfracht in England rc. suchen, wenn er dort die Waaren besser und wohlfeiler bekomme. Allerdings ist von der Annahme des vorgeschlagenen Systems nicht zu erwarten, daß schlechtere und theuere deutsche Waaren einen be-

vorzugten Markt in außereuropäischen Ländern finden werden. Aber eine große Anzahl von Manufacturwaaren können schon jetzt eben so gut und eben so wohlfeil in Deutschland hergestellt werden, wie in andern Fabrikländern, welche im Besitz des transatlantischen Marktes sind. Die engere Verbindung mit jenen Ländern wird unsere Fabricanten mit den Bedürfnissen des fremden Marktes mehr bekannt machen, der regelmäßige Verkehr wird die gegenseitigen Bezüge erleichtern, die Sicherheit, eine gewinnbringende Ladung aus den außereuropäischen Productionsländern in den Zollverein einzuführen, wird den Kaufmann in unsern Exporthäfen (zumal wenn er zugleich Rheder ist) befähigen, seiner Aussendung deutsche Waaren mitzugeben, für welche er bei der Gewißheit einer lohnenden Rückfracht sich eine geringere Fracht berechnen kann. Die Concurrenz der deutschen Waaren auf dem fremden Markte mit den Fabricaten anderer europäischen Länder wird dadurch wesentlich erleichtert werden.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß man auf die Gefahr von Repressivmaaßregeln aufmerksam gemacht hat, zu welchen die durch Annahme eines solchen Systems in ihren Handels- und Schifffahrts-Interessen benachtheiligten Staaten, namentlich England, sich veranlaßt sehen könnten. Es ist schon früher erwähnt, daß zu Retorsionen ein gerechter Grund nicht dargeboten wird, indem der Zollverein nur ein System annähme, welches die meisten europäischen Staaten, und England selbst in weit größerer Strenge und Ausdehnung, schon seit lange angewendet haben. Im Gegentheil kann erwartet werden, daß die dadurch benachtheiligten Staaten, namentlich England und Holland, sich dadurch veranlaßt sehen würden, wegen gegenseitiger Erleichterungen in den Handels- und Schifffahrtsbeziehungen zu unterhandeln. Jedenfalls könnten nachtheilige Gegenmaaßregeln — bei denen England immer nur sein eigenes Interesse befragen würde — zunächst und unmittelbar nur die Handels- und Schifffahrtsverhältnisse zwischen England und Preußen betreffen. Der Regierung Preußens darf daher allein die Erwägung vorbehalten bleiben, ob für jede Eventualität bei der Annahme eines solchen Systems von Differential-Zöllen in dem zu erwartenden Aufschwunge ihrer Rhederei eine genügende Entschädigung zu hoffen sei. Es liegt zunächst nur im Zweck dieser Darstellung,

die Aufmerksamkeit der Regierungen der Zollvereinsstaaten dem Gegenstande zuzuwenden.

Wenn der Erlaß eines Gesetzes*),

wodurch außereuropäischen Erzeugnissen, welche in Zollvereins- oder ihnen gleichgestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins, oder nach einem Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und der Elbe, beide eingeschlossen, mit der Bestimmung nach dem Zollverein gesandt werden, eine Begünstigung in den Eingangsabgaben bewilligt wird,

für ein geeignetes Mittel erkannt wird, um Schifffahrt, Handel und Industrie im Zollverein, namentlich den Absatz deutscher Waaren in außereuropäischen Ländern zu befördern, Deutschland von fremden Zwischenmärkten unabhängig zu machen, einen Anschluß der Hansestädte und event. der übrigen deutschen Nordseeküstenländer an den Zollverein herbeizuführen, und dadurch nicht bloß einen erweiterten Markt für die Erzeugnisse der inneren Fabrikstaaten zu erwerben, sondern auch die politische Einheit Deutschlands wesentlich zu fördern und zu kräftigen, die Handhabung einer gemeinsamen Handels- und Schifffahrtspolitik, dem Auslande gegenüber, zu begründen, und fremde Staaten, welche eine den deutschen Interessen nachtheilige Handelspolitik befolgen, zu angemessenen Zugeständnissen zu bewegen, dadurch aber sich der im Interesse Aller liegenden allgemeinen Handelsfreiheit immer mehr zu nähern; so dürfte es zweckmäßig sein, zunächst die dargebotene

*) Um dies Gesetz näher formuliren zu können, würde es nöthig sein, sich zuvor über die Art und Höhe der Begünstigung in der Eingangs-Abgabe und auch darüber zu verständigen, ob diese Begünstigung allen direct von den außereuropäischen Ländern in begünstigten Schiffen eingehenden Waaren zu Theil werden solle, oder ob es zweckmäßig sei, hiervon wieder, allgemein oder unter Umständen, Ausnahmen eintreten zu lassen. Ebenso wenig ist es möglich, die zur Ausführung des Gesetzes erforderlichen Anordnungen anzugeben, bis man sich darüber verständigt hat, ob es hinreicht, sich zur Feststellung des Anspruchs der über die Vorhäfen eingehenden Waaren auf die Zollbegünstigung, auf die Mitwirkung der vereinsländischen Consularbeamten zu beschränken, oder ob es dazu eines Abkommens mit den Regierungen jener Vorhäfen nothwendig bedarf.

5 *

Gelegenheit zu Unterhandlungen mit Bremen und Hamburg anzunehmen, um eine Verständigung über die Ausführung eines solchen Systems herbeizuführen. Ein Grund, die Ausführung desselben, wenn es an sich für wünschenswerth erkannt wird, zu beschleunigen, liegt in dem Herannahen des Zeitpunktes, zu welchem die Verlängerung der bestehenden Handels- und Schifffahrtsverträge in Frage kommt.

Berlin, im April 1845.

II.

Vorschläge*)
für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handels-Vereins.

---

§. 1.

Die Staaten des deutschen Zollvereins einerseits und die übrigen deutschen Bundesstaaten andererseits treten zu einem Schifffahrts- und Handels-Vereine zusammen.

§. 2.

Der Zweck dieses Vereins geht dahin, in Schifffahrts- und Handels-Angelegenheiten das Princip der nationalen Einheit Deutschlands nicht nur in den gegenseitigen Beziehungen der Vereinsstaaten unter einander geltend zu machen, sondern auch in deren Beziehung zu andern Staaten zur Anerkennung zu bringen.

§. 3.

Jeder Vereinsstaat, welcher See-Schifffahrt treibt, wird daher den Schiffen eines jeden andern Vereinsstaats alle Rechte seiner eigenen Schiffe einräumen, dergestalt, daß jede Ladung, welche ein einheimisches Schiff aus oder nach den Häfen aller oder gewisser Länder überhaupt aus- und einzuführen berechtigt ist, auch von jedem Vereinsschiffe aus demselben Hafen eingeführt oder nach demselben Hafen ausgeführt werden kann, ohne daß in dem Vereinshafen beim Eingange oder Ausgange in Betreff der vom Schiffskörper oder von der Ladung zu erhebenden Schifffahrts- und Hafen-Abgaben, oder Ein-, Aus-

---

*) Diese Vorschläge wurden den Regierungen in Hannover, Oldenburg, Bremen und Hamburg in Form einer vertraulichen Mittheilung communicirt und zur vorgängigen Erörterung gebracht.

gangs- oder Durchgangs-Abgaben zwischen den einheimischen oder den Vereinsschiffen irgend ein Unterschied gemacht werden darf.

§. 4.

Die Vereinsstaaten werden sich über eine gemeinsame deutsche Flagge einigen.

§. 5.

Sie werden ferner sich darüber verständigen, von welchen Erfordernissen in Betreff des Ursprungs und der Bemannung eines Schiffs, das Recht die deutsche Flagge zu führen, abhängig sein soll, wie die Schiffspapiere beschaffen sein, wie die Schiffsmessungen und Registrirungen vorgenommen werden sollen, wie die Schiffsdisciplin und Hafenpolizei einzurichten ist u. s. w.

§. 6.

Die Vereinsstaaten behalten sich vor, an den sie trennenden Binnenzollgrenzen den wechselseitigen Handels- und Grenzverkehr möglichst zu erleichtern, namentlich den Ein- und Ausgang der gegenseitigen Boden- und Industrie-Erzeugnisse durch Erlaß oder Ermäßigung der Ein- und Ausgangssteuern zu begünstigen und den Handel mit andern Ländern, so weit dies als nothwendig anerkannt wird, durch Aufhebung oder Herabsetzung der Transitzölle zu befördern.

§. 7.

Sie behalten sich nicht minder vor, über Annahme eines gleichmäßigen Münz-, Maaß- und Gewichts-Systems Vereinbarungen zu treffen.

§. 8.

Die Vereinsstaaten erwarten, daß alle übrigen Staaten die zu verabredende Vereinsflagge als solche anerkennen, und demgemäß die unter dieser Flagge fahrenden Schiffe eines jeden Vereinsstaats auch dann, wenn der Hafen, aus welchem sie kommen, die Erzeugnisse, mit welchen sie beladen, und die Schiffsleute, mit welchen sie bemannt sind, einem andern Vereinsstaate angehören, beim Einlaufen in ihre Häfen in Ansehung der Abgaben und Zölle vom Schiffskörper und von der Ladung ganz ebenso behandeln, als wenn diese Schiffe aus den Häfen des eigenen Landes kämen, mit Erzeugnissen desselben beladen und mit Eingebornen eben dieses Landes bemannt wären.

§. 9.

Die Vereinsstaaten sind bereit, den Schiffen aller andern Staaten dieselben Rechte einzuräumen oder zu belassen, welche sie sich gegenseitig zugestanden haben; sie erwarten dagegen aber auch, daß andere Staaten in ihren Häfen den Vereinsschiffen die nämlichen Rechte zugestehen.

§. 10.

Die Vereinsstaaten sind Willens, hinsichtlich der bei ihnen zu entrichtenden Schiffsabgaben und Zollsätze die Schiffe und Erzeugnisse aller andern Länder gleichmäßig zu behandeln, also den Schiffen und Erzeugnissen keines Staats vor denen eines andern einen Vorzug einzuräumen. — Sie erwarten dagegen aber auch, daß ihre Schiffe und Erzeugnisse bei dem Einlaufen in die Häfen und bei dem Eintreten in die Zolllinien anderer Staaten in keiner Beziehung ungünstiger als die Schiffe und Erzeugnisse irgend eines andern Staats behandelt werden.

§. 11.

Sollte ein anderer Staat den im §. 8. ausgesprochenen Erwartungen nicht entsprechen, so würden die Vereinsstaaten sich genöthigt sehen, die Schiffe eines solchen Staats bei dem Eingange in ihre Häfen mit erhöhten Schiffsabgaben (doppelten Hafenabgaben und extraordinairen Flaggengeldern) zu belegen.

§. 12.

Insoweit fremde Staaten die Schiffe der Vereinsstaaten, welche aus Häfen eines andern Staats kommen und mit Erzeugnissen eines andern Staats beladen sind (indirecte Fahrt), entweder gar nicht zulassen oder ungünstiger behandeln, als diejenigen, welche aus einem vereinsländischen Hafen kommen oder mit vereinsländischen Erzeugnissen beladen sind, so behalten sich die Vereinsstaaten vor, von den Schiffen solcher Staaten bei dem Eingange in die vereinsländischen Häfen erhöhte Schiffsabgaben, oder von den auf diesen Schiffen eingehenden, oder auch von den aus den Häfen solcher Staaten kommenden Gütern erhöhte Eingangszölle zu erheben.

§. 13.

Insoweit andere Staaten die Schiffe oder Erzeugnisse eines dritten Staats bei dem Eingange in ihre Häfen oder über ihre Grenzen gün-

stiger als diejenigen der Vereinsstaaten behandeln, behalten die letztern sich ebenfalls vor, eine differentielle Benachtheiligung der Schiffe und Erzeugnisse solcher Staaten eintreten zu lassen.

§. 14.

Eben dies kann auch denjenigen Staaten gegenüber geschehen, welche der Schifffahrt und dem Handel der Vereinsstaaten durch die Ertheilung von Monopolien und Privilegien oder anderer Einrichtungen besondere Hindernisse in den Weg legen.

§. 15.

Die im §. 8. bis 10. aufgestellten Grundsätze werden die Grundlage bilden, sowohl für die Seitens der Vereinsstaaten mit andern Staaten abzuschließenden Schifffahrts- und Handelsverträge, wie für das in Ermangelung vertragsmäßiger Bestimmungen andern Staaten gegenüber zu beobachtende Verfahren.

§. 16.

Die Vereinsstaaten werden fortan Schifffahrts- und Handelsverträge mit andern Staaten in der Regel nur gemeinschaftlich und im Namen des Vereins abschließen. — Sollten einzelne Vereinsstaaten ausnahmsweise für sich allein über einen die Schifffahrt oder den Handel berührenden Vertrag mit andern Staaten verhandeln wollen, so können sie dies jedenfalls nur unter der Bedingung und mit dem Vorbehalte thun, daß der mit ihnen contrahirende Staat der Schifffahrt oder dem Handel eines jeden andern Vereinsstaats auf dessen Verlangen dieselben Vortheile oder Begünstigungen einräumen muß, sobald dieser sich zu gleichen oder entsprechenden Gegenleistungen versteht.

§. 17.

Sämmtliche Vereinsstaaten verpflichten sich, die zwischen ihnen und andern Staaten bestehenden Schifffahrts- und Handelsverträge sobald als möglich zu kündigen, oder, soweit dies vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit nicht geschehen kann, wenigstens nicht über diese Zeit hinaus, einseitig zu verlängern, sondern eine Erneuerung oder Fortsetzung nur unter den Maaßgaben des §. 16. stattfinden zu lassen.

§. 18.

Die Vereinsstaaten behalten sich vor, die Wahrnehmung der In-

teressen des Vereins im Auslande gemeinschaftlich anzustellenden und gemeinschaftlich zu remunerirenden Vereins-Consuln zu übertragen.

§. 19.

Über die von den Vereinsstaaten in Ansehung der Neutralität der Blockade, des Schutzes bei Strandungsfällen, der Quarantaine-Angelegenheiten u. s. w. zu beobachtenden Gesetze bleiben Verabredungen vorbehalten.

Berlin, den 27. März 1847.

III.

Petition des Fürsten Lichnowsky*)

an den hohen Vereinigten Landtag,

betreffend

eine baldige Revision des gegenwärtigen Zoll-Tarifs unter Zuziehung von Sachverständigen.

P. P.

Die ungünstige Lage der Industrie und der Schifffahrt des Zollvereins ist in den letzten Jahren Gegenstand der lebhaftesten Discussionen auf den verschiedenen Landtagen und Zoll-Congressen gewesen, ohne daß eine befriedigende Lösung dieser für die Wohlfahrt des ganzen Landes so wichtigen Frage stattgefunden hat.

Der gegenwärtig versammelte Vereinigte Landtag bietet die beste Gelegenheit dar, diese wichtige Angelegenheit wieder einer neuen gründlichen Erörterung zu unterwerfen, umsomehr als die in England stattgefundene Zoll-Reform dieses Land zum Getreidemarkt der Welt machen wird, wodurch die Fabrik-Unternehmer und die Rheder des Zollvereins in eine noch nachtheiligere Lage als früher versetzt werden.

Von einer weisen Staatsregierung ist daher zu erwarten, daß sie dadurch veranlaßt werde, den gegenwärtigen Zoll-Tarif einer baldigen Revision unter Zuziehung von Sachverständigen zu unterwerfen.

Zu diesem Ende legt der Unterzeichnete dem hohen Vereinigten Landtage die ergebenste Bitte vor, diese wichtige Angelegenheit in Berathung zu nehmen, und erlaubt sich die hierauf Bezug habenden Details in einem dem Gegenwärtigen beiliegenden Promemoria aus einander zu setzen.

Berlin, am 29. April 1847.

---

*) S. der erste Vereinigte Landtag in Berlin 1847 von Bleich. Berlin 1847 bei Carl Reimarus. Theil I. S. 609 u. ff.

Promemoria,

die Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse im Zollverein betreffend.

Das Resultat des letzten Zoll-Congresses in Berlin hat in allen Fabrik-Districten Veranlassung zu den lebhaftesten Klagen und Vorstellungen an die Staatsbehörden gegeben; umsomehr, da man in Folge eines, dem Vernehmen nach amtlichen Artikels der Allgemeinen Preussischen Zeitung allgemein hoffte, daß man namentlich in Betreff der Leinen- und Baumwollen-Garnzölle diejenigen Maaßregeln getroffen haben würde, welche von den Sachverständigen als die geeignetsten betrachtet werden, um die vaterländische Industrie einer größern Entwickelung entgegen zu führen, und dagegen der Einfuhr von fremden Garnen einen Damm entgegen zu setzen.

Die in der Berliner Zoll-Conferenz beschlossene Erhöhung von 2 Thlr. auf 3 Thlr. pro Centner auf Baumwollengarn, von 5 Sgr. auf 2 Thlr. pro Centner auf Leinengarn ohne Rückzoll, werden keine neuen Spinnereien ins Leben rufen, dagegen aber die schon seit einiger Zeit stattfindende Abnahme der Ausfuhr noch bedeutend vermehren.

Nach amtlichen Nachweisungen stieg die Einfuhr in den Jahren 1839 bis 1845 an

Baumwollengarn	von	349,191 Ctnr.	auf	477,564 Ctnr.	jährlich
Leinengarn . .	"	20,943	"	53,862	"
Wollengarn . .	"	24,472	"	41,707	"
Wollenwaaren .	"	24,569	"	33,463	"

Dagegen hat sich die Einfuhr von Baumwollenwaaren von 16,094 Ctnr. auf 11,589 Ctnr., und die Ausfuhr von

Baumwollengarn	von 30,144 Ctnr.	auf	29,458 Ctnr.	
Baumwollenwaaren	" 100,766	"	74,752	"
Leinengarn . .	" 37,289	"	32,456	"
Leinenwaaren .	" 93,875	"	54,006	"

vermindert.

Wo solche Verhältnisse obwalten, ist es nicht zu wundern, daß

über Mangel an Arbeit und zunehmende Armuth geklagt wird. — Man nimmt an, daß der Werth der jährlichen Einfuhr von vier Hauptartikeln: Baumwollen-, Leinen-, Wollen- und Seidenwaaren sich auf circa 38 Millionen Thaler beläuft, und für darauf ruhenden Arbeitslohn und Veredelungskosten circa 20 Millionen Thaler verausgabt werden. Würden letztere an inländische statt an ausländische Arbeiter bezahlt, so müßte statt zunehmender Armuth vermehrter Wohlstand eintreten, und dadurch am Sichersten der Auswanderung entgegen gearbeitet werden. Ein solcher befriedigender Zustand kann aber nur durch Maaßregeln zu Wege gebracht werden, welche die jetzt bestehenden Nachtheile zwischen den auswärtigen Fabrik-Unternehmern und den diesseitigen durch einen angemessenen Zoll ausgleichen.

Die vor einiger Zeit in dem Königl. Handels-Amte stattgefundenen Berathungen mit einberufenen Sachverständigen haben über die bestehenden Nachtheile die zuverlässigsten Nachweise geliefert. — Das Resultat dieser gründlichen unparteiischen Untersuchung war, daß auf

Baumwollengarn,
Leinengarn und
Wollen-Kammgarn

ein Zoll von 5 Thlrn. pro Ctnr. mit einem Rückzoll von 5 Thlrn. resp. 4 Thlrn. pro Ctnr. nöthig sei, um die erforderliche Anzahl Spinnereien ins Leben zu rufen.

Der Rückzoll wurde als dringend nothwendig angesehen, damit der so nützliche Ausfuhrhandel mit denjenigen Fabricaten, welche keines Schutzzolles mehr bedürfen, nicht gestört werde. Der früher bestandene Zoll auf Baumwollengarn von 2 Thlrn. ohne Rückzoll hat schon eine bedeutende Verminderung der Ausfuhr zur Folge gehabt, und wird derselbe jetzt, wo der Zoll 3 Thlr. beträgt, noch mehr abnehmen, wenn kein Rückzoll eingeführt wird.

So lange die wenigen im Lande befindlichen Spinnereien den Bedarf der Fabrication nicht decken können, ist das fremde Garn als Rohmaterial zu betrachten; es geht aber gegen die Grundsätze einer gesunden National-Oeconomie, dieses zu besteuern und dadurch den Ausfuhrhandel zu erschweren.

In England und Frankreich hat die Nützlichkeit eines Rückzolls

sich bewährt. England, welches früher seinen Bedarf an Leinen von Deutschland bezog, hat durch einen angemessenen Schutzzoll mit Rückzoll es dahin gebracht, daß es nicht nur den Bedarf des eigenen Landes decken kann, sondern auch noch bedeutende Partieen ausführt. — Eine schleunige befriedigende Erledigung dieser Angelegenheit, sowie eine Revision des Zoll-Tarifs im Allgemeinen ist daher dringender wie je nöthig, um Tausenden von brodlosen Arbeitern lohnende Beschäftigung geben zu können.

Die Schifffahrts-Frage steht mit der Garn-Frage in enger Verbindung; durch eine befriedigende Lösung der letztern würden große Baumwollen-Märkte in Deutschland entstehen. Man berechnet, daß der Bedarf an Baumwolle 600 — 700 Schiffsladungen beträgt, welche künftig direct von Amerika bezogen würden. Die Schifffahrt des Zollvereins bedarf einer ebenso kräftigen Aufhülfe wie die Industrie; während England, Holland, Spanien und andere Länder den directen Verkehr mit den transatlantischen Staaten durch hohe Differential-Zölle begünstigen, ist dieses im Zollverein nicht der Fall.

In Java müssen preußische Schiffe 100 pCt. Ausfuhrzoll auf Caffee mehr bezahlen, wie die holländischen; bei der Einfuhr sind letztere in ähnlicher Weise begünstigt; z. B. bezahlen

holländische Baumwollenwaaren
in holländischen Schiffen eingeführt $12\frac{1}{2}$ pCt. vom Werthe,
preußische Baumwollenwaaren
in holländischen Schiffen eingeführt 25 pCt. vom Werthe,
in preußischen = = 50 = = =

ungeachtet der Zollverein der größte Abnehmer der in Holland verkauften Java-Producte ist.

In Cuba müssen deutsche Leinen,
in deutschen Schiffen eingeführt, $27\frac{1}{4}$ pCt. vom Werthe,
in spanischen = = $18\frac{1}{4}$ = = =

bezahlen, während im Zollvereine die Erzeugnisse von Cuba, Java rc. zu gleichen Sätzen eingeführt werden können, gleichviel ob solche mit spanischen, holländischen oder preußischen Schiffen ankommen. In England ist durch die Navigations-Acte die Einfuhr von Colonialwaaren mit preußischen Schiffen unmöglich gemacht, während die englischen

Schiffe diese Waaren im Zollverein zu den nämlichen Sätzen wie vereinsländische Schiffe einführen können.

Unter solchen Umständen ist der traurige Zustand der preußischen Rhederei erklärlich.

Während dieselbe in andern Staaten fortwährend zunimmt, ist das Gegentheil bei uns der Fall. Die Einführung eines Differential- und Reciprocitäts-Systems wird daher als die dringendste Maaßregel angesehen, um die diesseitige Rhederei zu heben, und den Wohlstand der Ostsee-Provinzen, welche alle Elemente für das Gedeihen einer großartigen Rhederei haben, zu fördern.

Gutachten der Abtheilung.

Die Abtheilung hat die anliegende Petition nebst dazu gehöriger Denkschrift in Erwägung gezogen, auch über die Lage der dabei obwaltenden Verhältnisse die geneigten Eröffnungen des Herrn Finanzministers Excellenz entgegen genommen.

Dieselbe ist der Ansicht, daß der Kampf der Meinungen über:

eine erhebliche Erhöhung der Eingangszölle, namentlich auf Baumwollen- und Leinengarn, unter Bewilligung von Rückzöllen für gewebte und gefärbte Stoffe,

und über:

Einführung von Differential-Zöllen zur Hebung der Industrie und Rhederei,

durch die Resultate der letzten Zoll-Conferenzen und die Zoll-Erhöhungen, welche die Allerh. Cabinets-Ordre vom 28. Octbr. 1846 publicirt, eine befriedigende und schließliche Erledigung noch nicht erhalten hat; und daß namentlich die durch das vorallegirte Gesetz angeordneten Zoll-Erhöhungen den Webern, Druckern und Färbern schaden werden, ohne den Spinnereien genügend zu nützen.

Demnach hält die Abtheilung dafür, daß die im Eingange beregten Fragen über:

Garnzölle und Rückzölle,

und über:

ein Differential-Zoll-System,

nach vorhergegangener Anhörung von Sachverständigen, namentlich der betreffenden Fabrikbesitzer, und unter Beachtung der Äußerungen der Handels-Kammern der westlichen und der Corporationen der Kaufmannschaften der östlichen Provinzen der Monarchie (Seitens der preußischen betreffenden Behörden), bei der nächsten Zoll-Conferenz noch einmal preußischer Seits zur Erörterung zu stellen sein werden.

Das folgerechte Durchführen eines Systems dürfte heilsamer sein, als eine versuchte Zwischenmaaßregel, welche vielleicht Niemanden recht befriedigt.

In dieser Tendenz beantragt die Abtheilung:

> daß die Herren-Curie die anliegende Petition nebst Denkschrift im gesetzlich vorgeschriebenen Wege Sr. Majestät dem Könige vorlegen und den Wunsch aussprechen möge,
>
> > daß der Inhalt derselben, nach der ferneren Anhörung von Sachverständigen, bei der nächsten Zoll-Conferenz beachtet und zur Erwägung gezogen werde.

Berlin, den 7. Mai 1847.

Adolph, Prinz zu Hohenlohe. Graf v. Arnim. Graf zu Dohna-Lauk. v. Lichnowsky. v. Krosigk. v. Radziwill. v. Quast. Graf v. Schaffgotsch-Maiwaldau. v. Itzenplitz. Sierstorpff. v. Keltsch. v. Keyserling.

IV.

Petition des Abgeordneten Baum*)

an den hohen Vereinigten Landtag,

betreffend

genügenden Schutz für die inländische Industrie mittelst erhöhter Zölle in Verbindung mit Rückzöllen und Differential-Zöllen und zu dem Ende gründliche Revision des Zoll-Tarifs unter Zuziehung von Sachverständigen.

Hohe Stände-Versammlung!

Industrie, Handel und Schifffahrt, nächst dem Ackerbau die Träger des National-Wohlstandes, dürften zu den wichtigsten Angelegenheiten gehören, welche die sorgfältigste Berathung der Vereinigten Stände in Anspruch nehmen.

Eine blühende, gesicherte Industrie verschafft der wachsenden Bevölkerung — was nach allen Erscheinungen jetzt am Dringendsten ist — Beschäftigung und Subsidenzmittel; sie vermehrt, indem sie für die mannigfaltigsten Erzeugnisse den Arbeitslohn im Lande erhält, und ein Mittel bietet für den Verkehr mit dem Auslande, den National-Wohlstand, der zunächst auf den Ackerbau in der höheren Verwerthung seiner Producte vortheilhafte Rückwirkung äußert, während im Gedeihen Beider, der Industrie und des Ackerbaues, für das Leben in Handel und Schifffahrt die beste Gewähr enthalten ist.

So stehen Industrie, Ackerbau, Handel und Schifffahrt in steter Wechselwirkung.

---

*) S. der erste Vereinigte Landtag in Berlin 1847 v. Bleich. Berlin bei Carl Reimarus. Theil I. S. 709.

Vor Errichtung des deutschen Zollvereins sah es im Allgemeinen mit der Industrie kläglich aus.

Zollschranken im Innern, Belästigungen und Hemmnisse des Verkehrs jeder Art, und doch kein Schutz gegen die Überschwemmung der Industrieerzeugnisse des Auslandes.

Dem Zollverein, obwohl in seiner ursprünglichen Tendenz anscheinlich mehr fiscalischer Natur, gebührt zunächst das Verdienst, der ausländischen Ausbeutung im Inlande entgegengetreten zu sein; sodann die Zollschranken bei uns aufgehoben, den Austausch erleichtert und in Folge der Zölle einzelnen Industriezweigen aufgeholfen zu haben.

Die Vermehrung der Maschinenkräfte, des Handels und Verkehrs, die Kräftigung des Ackerbaues und ein kühnerer Unternehmungsgeist waren die erfreulichen Zeichen dieser Wirksamkeit.

Die aufstrebende Industrie hegt die Hoffnung, es werde ihr gelingen, zunächst im Inlande und dann auch auf ausländischen Märkten die Concurrenz bestehen zu können.

Es ist dies jedoch nur zum Theil gelungen.

Die mit uns concurrirenden Staaten haben theils unsern eigenen Maaßregeln, theils auch ihren ausgebildeten Hülfsmitteln, vor Allem aber einem consequent durchgeführten Schutzsystem die gegen uns errungenen Vorzüge zu verdanken.

Sowohl im Innern des Vereins wie auf den Absatzwegen im Auslande wird die auswärtige Concurrenz stets fühlbarer und die Ausfuhr in den meisten Zweigen mehr und mehr beeinträchtigt. Im Allgemeinen befindet sich unsere Gewerbthätigkeit in einer sehr gedrückten Lage.

Ein Blick auf die Hauptzweige in Leinen, Baumwolle, Wolle und Seide mag zur Beweisführung genügen.

Einer unserer ältesten Zweige, die Leinenindustrie, ist im steten Rückschritt. Die Einfuhr des rohen Leinengarns (einschließlich des während des Zollvertrages mit Hannover frei eingehenden) betrug

1840 — 42 . . . . 40,213 Centner

1843 — 45 . . . . 62,494 „

und nimmt jährlich zu.

Die Ausfuhr deutscher Leinen vermindert sich dagegen in überra-

schreitender Weise; dieselben werden auf den Märkten des amerikanischen Festlandes wie in Westindien von dem englischen Fabricate fortwährend mehr verdrängt.

In den Jahren 1834—36 wurden . . . . . . 108,987 Centner
1840—42 „ . . . . . . 78,452 „
1843—45 „ nur noch . 59,754 „
ausgeführt.

Die Baumwollenindustrie, unstreitig die wichtigste wegen der mannigfaltigsten Bekleidungsgegenstände, die Industrie, welche zu Englands Handelsgröße so vielfach beigetragen hat, stockt in Bezug auf die feineren Garnstoffe und feinen Gewebe. Die Baumwollengarneinfuhr aus England ist im Fortschreiten; sie erreichte

1843—45 . . . . 457,550 Centner.

Die Einfuhr der feineren baumwollenen Zeuge aus der Schweiz, England und Frankreich betrug

1843—45 . . . . 8732 Centner.

Es wird nicht in Abrede gestellt, daß der Einfuhr eine weit beträchtlichere Ausfuhr von baumwollenen Waaren,

1843—45 . . . . circa 78,000 Cntr.,

gegenübersteht, allein meist nur in ordinairen Stoffen, die geringen Arbeitslohn erfordern.

Auch in der Seidenindustrie wird der unzureichende Zollschutz empfunden, indem die französische Concurrenz fortwährend große Quantitäten dieser Stoffe einführt. In den letzten Jahren belief sich die Einfuhr von Seidenwaaren auf 2600 Centner und von Halbseidenwaaren auf 2900 Cntr. im Gesammtwerth von

10,400,000 Thaler.

Durch den mangelnden Schutz für Wollen-Kammgarn können die (Worsted) Kammgarn-Spinnereien nicht aufkommen, und der zu geringe Zoll auf glatte Kammgarn-Gewebe trägt die Schuld, daß dergleichen Fabricate fortwährend in Masse bei uns eingehen. Sodann hat die Shawls-Fabrication gegen die französische und Wiener Concurrenz einen schweren Stand.

Die Wollenindustrie in Streichgarn-Geweben erfreut sich dagegen in Folge des ihr seither gewordenen Schutzes eines guten Fortgangs,

und ist sie dadurch so erstarkt, daß etwa 70,000 Cntr. derartige Waaren ausgeführt werden.

Die jährliche Einfuhr der vorbenannte Industriezweige betreffenden Gegenstände umfaßt beiläufig eine Summe von 38,000,000 Thlr., wovon die Veredlungskosten allein 22,000,000 Thlr. ausmachen.

Eine der wesentlichsten Ursachen der erwähnten Nachtheile beruht in der Zollgesetzgebung und zwar im Zolltarif, weil derselbe die Besteuerung nach dem Gewicht, Maaß oder Stückzahl, und nicht nach der Qualität oder dem Werth der Waare normirt.

Dadurch ist hauptsächlich nur die gröbere, den wenigsten Arbeitslohn erfordernde Waare hoch belastet, wogegen die feineren, den höheren Classen dienenden Stoffe, welche die meisten Veredelungskosten nöthig machen, unverhältnißmäßig gering herangezogen sind.

In Folge des Gewichtszolles bestehen in der Vertheilung des Schutzes solche Ungleichheiten im Tarif, die sich in einem Zweige von $\frac{1}{24}$ Procent bis 131 und 150 Procent erstrecken.

Freilich müssen bei Annahme von Werthzöllen oder bei schärfern Unterscheidungen der Qualitäten der Waaren unsere Zollbeamten auch Waarenkenntnisse besitzen; allein wenn in England, Holland, Österreich u. s. w. das System durchzuführen ist, warum sollte es bei uns unmöglich sein?

In der Bestimmung der Gewichtszölle spricht sich die anfänglich vorherrschende fiscalische Tendenz des Zollvereins aus, welche aber mit den Jahren, und zwar in dem Maaße, als die, vermöge der Industrie, für den National-Wohlstand erzielten Vortheile augenfälliger wurden, der Überzeugung weichen mußte, daß die Industrie, als eine der Hauptursachen der größern Zahlungsfähigkeit und der höhern indirecten Einnahmen, vermehrte Beachtung und Pflege verdiene. Ob durch Freihandel oder Zölle dies zu erreichen sei, war und ist Gegenstand der Meinungsverschiedenheit, die sich jedoch immer mehr zu Gunsten des Zollschutzes ausgleicht.

Ein Hauptmotiv der Gegner des Schutzsystems — die Belastung der Consumenten — findet in dem jetzigen Tarif den entschiedensten Widerspruch; denn durch den bestehenden Gewichtszoll sind die gröbern, geringen Stoffe, diejenigen, welche am Schwersten wiegen und zu-

nächst von der untern Volksclasse verbraucht werden, am meisten besteuert.

Andererseits hat die Erfahrung aber auch gezeigt, daß angemessener Schutz hauptsächlich dazu beiträgt, die Industrie auf die Stufe zu heben, wo mit Hülfe der inländischen Concurrenz eine gute, aber auch eine sehr preiswürdige Waare zum Vortheil der Consumenten geliefert wird.

Die Freunde des Freihandelssystems glauben im Hinblick auf die in England stattgehabten Handelsreformen um so mehr Veranlassung zu haben, auch bei uns die Ausführung ähnlicher Maaßregeln zu empfehlen. Sie bedenken aber nicht, daß England nur da eine Erleichterung hat eintreten lassen, wo die eigene Industrie bis zu dem Grade erstarkt ist, daß kein ausländischer Einfluß zu befürchten steht; da, wo nur irgendwie Concurrenz möglich ist, sind aber solche Schutzzölle vorhanden, die keinen Zugang von außen gestatten, wie denn in England überhaupt sowohl in der Industrie, als in dem Schifffahrts-System überall das Streben der Bevorrechtung des eigenen Landes zu Tage liegt.

Die Freunde des Freihandelssystems bedenken nicht die eminenten Vorzüge, welche England in Bezug auf die geographische Lage, den Welthandel, die Schifffahrt, die Geldmittel und das ausgebreitete Creditsystem, die großen Etablissements und die freien Institutionen besitzt.

Solcher Vortheile hat sich der Zollverein nicht zu erfreuen, und darum sollte er um so eher zu einem entschiedenen Schutzsystem übergehen; eben die jetzige Unentschiedenheit und die Schwankungen des Princips müssen als ein anderer großer Nachtheil bezeichnet werden.

In vielen Denkschriften von Seiten des Gewerbestandes, im Besondern von den Handelskammern, und namentlich von der im Jahre 1845 aus Sachverständigen gebildeten Conferenz in Berlin, sind die zuverlässigsten Nachweisungen, Berechnungen und Vorschläge zur Verbesserung der industriellen Zustände im Zollverein, meistens aber vergebens, gemacht worden. Die im vorigen Jahr in Berlin stattgehabte Zoll-Conferenz hatte das überaus schädliche Resultat, daß das Leinengarn mit 2 Thlr. pro Centner und das Baumwollengarn bis auf die Höhe von 3 Thlr. besteuert wurde, was keinesweges hinreicht, um die auswärtige Concurrenz zu beschränken, vielmehr bei der Verweigerung

eines angemessenen Rückzolles die inländische Fabrication so vertheuert, daß die Ausfuhr noch mehr als bisher erschwert wird und namentlich auf den bedeutenden Zweig der Türkischroth-Garne im höchsten Grade nachtheilig wirkt.

Die Erhöhung der Steuer auf Baumwollengarn hat anscheinlich bezweckt, gegen die in England aufgehobene Abgabe auf rohe Baumwolle eine Ausgleichung zu Gunsten der vereinsländischen Spinnereien zu gewähren.

Die Wirkung ist aber keine andere, als Belastung der Industrie, welche für den Export arbeitet.

Es liegt in der Maaßregel keine Veranlassung, neue Spinnereien zu errichten, und vor wie nach wird das englische Gespinnst massenweise eingeführt.

Nächst diesen großen Übelständen, welche der Zollverein sich selbst zufügt, kommen nun noch die zunehmenden Beschränkungen in Betracht, welche von auswärtigen Staaten ausgehen und in ihren Wirkungen stets bedrohlicher werden.

Der, unsere Gewerbthätigkeit wie unser Nationalgefühl ebenso verletzende holländisch-belgische Handelsvertrag ist noch im frischen Andenken.

War unser, in früheren Jahren starker, Verkehr mit Holland als Folge der Zollmaaßregeln dieses Landes schon sehr vermindert, so ist er nun als aufgehoben zu betrachten.

Obwohl der Zollverein der stärkste Abnehmer von Holland ist, so geht die Undankbarkeit und die Zuversicht in die deutsche Geduld von Seiten jenes Staats doch so weit, daß derselbe fast durchgängig die Manufacturbedürfnisse von Belgien kauft.

Ein anderer, im vorigen Jahre zwischen Rußland und Niederland abgeschlossener Handels- und Schifffahrtsvertrag benachtheiligt unsern Ackerbau durch die Rußland zugestandene Ermäßigung der Eingangsabgabe von Getreide, wodurch dieses Land außer den zwei Gulden per Last, welche den niederländischen Schiffen bisher zugestanden waren, mit ferneren 10 Procent und sodann auch unter anderen Artikeln von Holz mit einem Nachlaß von 20 Procent auf das Lootsengeld begünstigt worden ist.

Für den Ackerbau, wie für die Industrie des Vereins scheinen indeß hauptsächlich die Zollreformen in England von den nachtheiligsten Folgen werden zu können. Die freie Getreideeinfuhr wird unbezweifelt den Zweck wohlfeilerer Nahrungsmittel und folglich billiger Arbeitslöhne erfüllen, woraus hinwieder die billigere Fabrication und leichtere Concurrenz hervorgehen wird. Durch die Aufhebung der Zollscala hat sodann unser Ackerbau die Vortheile der Nähe des englischen Marktes verloren. Andere Länder, Amerika, Rußland u. s. w., die mit einem fruchtbaren, geringer belasteten Boden billiger produciren, werden anscheinlich im Vortheil gegen uns in England verkaufen können, wenigstens die Preise ansehnlich herunterdrücken.

Die Ausfuhr unserer Wolle nach England nimmt jährlich bedeutend ab und wird dort durch die australische Wolle ersetzt.

Wenn es nun selbstredend zu einer guten Handelspolitik gehört, statt die Rohstoffe auszuführen, sie im Landesinteresse selber zu verarbeiten, so müssen dennoch solche Maaßregeln gewählt werden, welche die Verarbeitung überhaupt möglich machen.

Alles dieses deutet auf die Dringlichkeit der Abhülfe hin.

Ein Rückgang des Nationalvermögens ist unverkennbar.

Der Absatz stockt, die Waaren entwerthen, das Grundvermögen sinkt, die Armuth in den unteren Classen nimmt überhand. War die Auswanderung schon seit Jahren angeregt, so kann es nicht fehlen, daß sie unter diesen Einflüssen erst recht ausgebildet und im Großen ausgeführt wird. Im Westen Deutschlands gab es nie so viele Auswanderer als in diesem Jahre. Man schätzt ihre Zahl auf 80—100,000, und es ist anzunehmen, da nicht allein Dürftige, sondern auch Wohlhabende weggehen, daß durch diese fortgesetzten Auswanderungen 16 bis 20,000,000 Thlr. jährlich dem Vaterlande entzogen werden. Unbedenklich haben mehrjährige Mißernten an der Größe der jetzigen Calamität ihren Antheil; allein eben so sicher ist es, daß in unseren betrübenden industriellen Zuständen die nächste Veranlassung liegt. Zieht man nun noch vollends in Erwägung, welche bedeutende Summen für die transatlantischen Consumtionsartikel, Caffee, Zucker, Reis, Thee, Gewürze u. s. w. außer Landes gehen, die auf 35—40,000,000 Thlr. jährlich zu schätzen sind, setzt man die früher erwähnten Millionen für

die Einfuhr von Leinen, Baumwolle, Seide und Wollenwaaren hinzu; berücksichtigt man den eminenten jährlichen Verlust an Veredelungskosten, und stellt unsere abnehmende Ausfuhr dagegen: dann können die jetzigen Zustände nirgends räthselhaft erscheinen. Die unabweisliche Nothwendigkeit giebt sich dann aber um so dringender zu erkennen, daß gesetzliche Bestimmungen getroffen werden, welche die Einfuhr ausländischer Industrie-Erzeugnisse beschränken und andererseits unsere Ausfuhr erleichtern.

Nach meiner Ansicht wäre dies der zuverlässigste Weg, unsere Industrie zu heben; es scheint das beste, das einzige Mittel, der Noth der arbeitenden Classe abzuhelfen — denn vermehrte, lohnende Arbeit würde verschafft, es würde dem Hunger und Elend eine Grenze gezogen.

Alle Bestrebungen der Humanität sind nur Palliative, alle aus diesem ehrenden Gefühl hervorgegangene Vereine heilen das Übel des Pauperismus nicht, selbst die Steuererleichterungen helfen wenig. Die Zahlungsfähigkeit durch lohnende Arbeit ist es, die erzielt werden muß.

Die erste und sicherste Basis für unsere Gewerbthätigkeit beruht aber im eigenen Vereinslande. Es müßte daher vorab für jeden des Schutzes bedürftigen Artikel der Zoll erhöht und gleichzeitig zur Sicherung der Ausfuhr das System der Rückzölle oder auch der Prämien angenommen werden.

Wir sehen das Schutzzoll-System in den ersten Handelsstaaten, in England, Holland, Frankreich, Belgien, wie in Rußland, Österreich und in andern Ländern mit großer Consequenz und Erfolg in Anwendung. Da, wo es nöthig ist, müßte selbst auf dem Wege der Differential-Zölle fortgeschritten werden, um so eher vortheilhafte Handels-Verträge erlangen zu können. Das System des ausreichenden Schutzes und der Differential-Zölle müßte auch bei der Seeschifffahrt eintreten, weil in der Rhederei ebenfalls ein entscheidendes, bewährtes Mittel zur Vermehrung der Ausfuhr enthalten ist.

Was die höheren Tarifsätze für die des Zollschutzes bedürftigen Artikel in den vorerwähnten Zweigen der Baumwollen-, Leinen- und Wollenindustrie betrifft, so beziehe ich mich auf die wohlerwogenen Vorschläge der vorerwähnten, 1845 in Berlin stattgehabten Conferenz

der Sachverständigen, und halte es gleichzeitig für erforderlich, daß die fortdauernd überaus beträchtliche Einfuhr der ausländischen Seidenstoffe, statt jetzt mit nur wenigen Procenten, in verhältnißmäßig ausreichenden Sätzen besteuert werde.

Ein solches Verfahren würde nicht allein den nöthigen Zollschutz verleihen, es würde auch in der Annahme des Systems der graduellen höheren Belastung der Gegenstände des Luxus, sei es nach Qualität oder nach dem Werth, dem Reichthum seinen gebührenden Theil auferlegen. Da aber außer der Zollerhöhung auf die erwähnten Artikel zur gründlichen Hebung der dermaligen Übelstände die Umgestaltung des jetzigen Zollsystems wünschenswerth und für den Export und zum Schutz der Seeschifffahrt nöthig ist, so halte ich die fernere Ansicht gerechtfertigt, daß eine Revision des Zolltarifs unter Zuziehung von Sachverständigen im allseitigen Interesse an der Zeit sei.

In Erwägung aller dieser Verhältnisse erlaube ich mir folgende Anträge zu stellen:

Es möge die hohe Stände-Versammlung bei Seiner Majestät befürworten:

daß Allerhöchstdieselben geruhen mögen, in Gemeinschaft mit den Regierungen der übrigen Zollvereinsstaaten, der inländischen Industrie genügenden Schutz, vermittelst erhöhter Zölle in Verbindung mit Rückzöllen und Differential-Zöllen, da, wo es nöthig ist, zu gewähren und zu dem Ende die gründliche Revision des Zolltarifs unter Zuziehung von Sachverständigen Allergnädigst anordnen zu lassen.

Berlin, den 22. April 1847.

Der Abgeordnete für Düsseldorf.
Baum.

V.

Antrag des Abgeordneten Baum*)

auf Begünstigung

der Vereins-Seeschifffahrt durch Beförderung des directen trans-atlantischen Verkehrs, im Wege des Differential-Zoll-Systems, auf Errichtung von Vereinsconsulaten und Annahme einer Vereinsflagge.

Allgemeine Motive.

Unter den Gegenständen, welche im allgemeinen Landesinteresse in dieser hohen Versammlung berathen werden, verdient die Seeschifffahrt besondere Beachtung und die umfassendste Erwägung; denn sie steht mit der Industrie, mit dem Ackerbau und Handel in der innigsten Beziehung.

In der Selbstständigkeit und Ausbildung unserer Seeschifffahrt liegt eines der wirksamsten Mittel für unsere Ausfuhr, zur Verwerthung des Segens unseres Ackerbaues, des Fleißes unserer Gewerbthätigkeit.

Die dem deutschen Zollvereine zur Basis dienenden Motive finden ihre vollkommene Anwendung bei der Seeschifffahrt. Derselbe Schutz für die materiellen, dasselbe Streben für die einheitlichen und höheren politischen Interessen Deutschlands.

Wie im Zollvereinslande der Zollschutz den Nationalwohlstand, wie der Verband der verschiedenen deutschen Staaten das Nationalgefühl

---

*) Siehe der erste Vereinigte Landtag in Berlin 1847 von Bleich. Berlin, bei Carl Reimarus. Theil I. S. 713 u. ff.

und die moralische Kraft des Volkes gehoben hat, so würde Deutschlands Macht in jeder Beziehung vermehrt und dessen Ansehen auch in überseeischen Ländern gewinnen, wenn die Interessen der Seeschifffahrt nachdrücklicher geschützt, wenn hinlängliche Waaren- und Schiffszölle und zur Förderung des directen überseeischen Verkehrs Differential-Zölle, wenn als Zeichen deutscher Einheit eine Vereinsflagge und Vereinsconsulate eingeführt würden.

Seeschifffahrts-Gesetzgebung.

Holland, Frankreich, Belgien.

Die Gesetzgebung aller großen Handelsstaaten ist darauf gerichtet, der eigenen Schifffahrt und durch sie dem eigenen Lande im Handel an Production Vorzüge zu gewähren, mindestens die vollkommene Reciprocität zu erhalten. Holland, Frankreich, Belgien, England u. a. erreichen diesen Zweck durch Differential-Zölle. In Betreff der Ein- und Ausfuhr zwischen den eigenen Erzeugnissen des Landes, welchem die einführenden Schiffe angehören, und den Erzeugnissen dritter Länder, sodann zwischen directer und indirecter Fahrt, für Ladung und Schiff besteht in diesen Staaten ein wesentlicher Unterschied.

England.

Kein Staat hat das Differential-Zollsystem consequenter durchgeführt, als England. Vom Erlaß der Navigations-Acte im Jahre 1651 ab bis zu uns strebt England, seine Industrie und Schifffahrt mächtig zu machen, was ohne Gleichen gelungen ist. England hat nicht allein die Einfuhr für den britischen Consumo von Asien, Afrika und Amerika der Nationalschifffahrt oder den Schiffen der Erzeugungsländer in directer Fahrt vorbehalten, und gestattet den Import aus den britischen Besitzungen in Asien, Afrika und Amerika, so wie die Schifffahrt zwischen den englischen Besitzungen in diesen Ländern nur den britischen Schiffen, sondern erlaubt andererseits die Einfuhr in die britischen Besitzungen von Afrika, Amerika und Asien (wobei in den Besitzungen der ostindischen Compagnie noch besonders hohe Differential-Zölle bestehen) fremden Schiffen nur dann, und wieder zu namhaften Differential-Zöllen, wenn dieselben dem Lande angehören, welches die Waare erzeugt und

direct einführt. Die Ausfuhr aus diesen Besitzungen, eben so wie jene aus Großbritannien nach allen nicht britischen Theilen der Welt kann hingegen unter jeder Flagge geschehen. Um aber auch die Haupterzeugnisse Europa's nur den britischen Schiffen oder den Schiffen der Erzeugungsländer in directer Zufuhr vorzubehalten, hat England für die Landeseinfuhr und den Consumo die sogenannten 28 enumerated Articles der fremden Schifffahrts-Concurrenz entzogen.

Nordamerika und Rußland.

Auf dem Wege der vollkommenen Reciprocität suchen dagegen die vereinigten Staaten von Nordamerika und Rußland ihre Interessen zu wahren, jedoch in Verbindung mit durchgreifenden Retorsionsmaaßregeln.

So erhöht Nordamerika da, wo diese Gegenseitigkeit nicht besteht (außer einem alsdann auch in Anwendung kommenden namhaften Tonnengelde), die Eingangs-Zölle von Waaren auf 10 Procent, und Rußland sogar auf 50 Procent, und nimmt der letztere Staat außerdem eine Schiffsgebühr von 1 Silberrubel pro Last für die Ein- und Ausfuhr von fremden Schiffen.

Preußen.

Die preußische Schifffahrts-Gesetzgebung bekennt sich auch zu dem System der Reciprocität, aber ohne Retorsion höherer Unterscheidungszölle auf Waaren. Die Grundlage unserer Schifffahrtspolitik bildet das Gesetz vom 20. Juni 1822. Demnach ist die Küstenfracht-Fahrt nur inländischen Seeschiffen erlaubt und wird für die nicht begünstigten Nationen von beladenen Schiffen eine Hafenabgabe von

2 Thlr. pro Last von 4000 Pfund eingehend,
1 „ „ „ „ 4000 „ ausgehend,

von Schiffen aber, die zum ¼ Theile oder weniger beladen sind, die Hälfte dieser Sätze, und von Schiffen mit Ballast nichts erhoben. Außer dieser geringen Repressalie giebt es bis jetzt bei uns keinen Unterschied in Bezug auf die Nationalität der Flagge, auf directe und indirecte Fahrt, auf die Einfuhr eigener oder fremder Producte, und keine Rücksicht wird darauf genommen, ob die fremden Schiffe in dieser Hinsicht in der Heimath Vorzüge vor den preußischen genießen oder nicht.

Wirkungen.

Die preußische Rhederei hat sich unter dem Drucke dieser in der Schifffahrtspolitik der ersten Handelsstaaten fortwährend geltenden Grundsätze nicht heben können. Während ihr der Zugang in vielen überseeischen Häfen versagt, oder durch Unterscheidungszölle auf Schiff und Ladung jede Aussicht auf Gewinn genommen ist, werden alle Flaggen gegen eine unbedeutende Schiffsgebühr in unseren Häfen zugelassen. Die preußische Schifffahrt ist dadurch in ihrem Bereich gegen andere Nationen beengt, und die Frachtfahrt, welche durch Fracht und Rückfracht in der Regel lohnend wird, kann gegen die bevorrechtete auswärtige Concurrenz häufig nur bei geringeren Frachtsätzen Beschäftigung finden.

Zur besseren Beurtheilung der vorliegenden Frage scheint es erforderlich, hier eine Übersicht unserer Marine zu geben, und dürfte es nicht ohne Interesse sein, jene der mit uns concurrirenden Handelsstaaten beizufügen.

Übersicht der Handelsmarine Preußens und anderer Staaten.

Nach den vorhandenen öffentlichen Mittheilungen bestand:

1. Die preußische Handelsmarine 1844:

von Stettin	199	Schiffe	von	24,825	Last
= Danzig	72	=	=	13,749	=
= Memel	79	=	=	15,783	=
übrige Häfen	446	=	=	50,581	=
zusammen	796	Schiffe	von	104,938	Last.

incl. 17 Dampfschiffe und 268 Schiffe von 150 Last und darüber.

Die preußische Rhederei hat seit Ende 1842 um 32 Schiffe und 5400 Lasten abgenommen, also der Lastenzahl nach um 5¼ Procent.

2. Die hanseatische Handelsmarine 1844:

von Lübeck	61	Schiffe	von	7,287	Last	à 4000	Pfd.
= Bremen	218	=	=	32,607	=	= =	=
= Hamburg	203	=	=	25,902	=	= =	=
zusammen	482	Schiffe	von	65,796	Last	à 4000	Pfd.

3. **Die Marine**

von Mecklenburg 1843	327 Schiffe,	ca.	26,000 Last.
= Hannover und Oldenburg 1843	553 =	=	28,941 =
= Holstein 1842	415 =	=	17,399 =
= Schleswig 1842	509 =	=	24,206 =
zusammen	1804 Schiffe,	ca.	96,546 Last.

Alle zusammen incl. der Küstenfahrer: 3093 Schiffe von 267,280 Last à 4000 Pfund oder 534,560 Tonnen.

4. **Die Marine von Großbritannien 1844:**

14,015 Segelschiffe	über 50 Tonnen	von	2,633,906 Tonnen.
504 Dampfschiffe	= 50 =	=	103,541 =
14,519 Schiffe . .	über 50 Tonnen	von	2,737,447 Tonnen.
8,714 =	unter 50 =	=	356,719 =
23,233 Schiffe von			3,094,166 Tonnen.

5. **Die Marine von Frankreich 1843:**

2,283 Schiffe langer Fahrt von	459,355 Tonnen.
11,562 Küstenfahrzeuge . . =	130,162 =
13,845 Schiffe von	589,517 Tonnen.

6. **Die Marine der Niederlande 1843:**

379 Schiffe langer Fahrt von	214,284 Tonnen.
816 Küstenfahrzeuge . . =	60,800 =
1195 Schiffe von	275,084 Tonnen.

7. **Die Marine von Belgien 1844:**

139 Schiffe langer Fahrt von	25,416 Tonnen.
150 Küstenfahrzeuge . . =	2,000 =
289 Schiffe von	27,416 Tonnen.

Verträge.

Unsere hohe Staatsregierung hat es sich seit Jahren, wiewohl mit geringem Erfolg, zur Aufgabe gestellt, die für unsere Schifffahrt vorhandenen Nachtheile im Wege der Schifffahrts-Verträge zu beseitigen. Die diesseitigen älteren Verträge mit Mecklenburg-Schwerin, Schweden und Norwegen, den Hansestädten, Österreich, dem Kirchenstaate,

mit Oldenburg und den vereinigten Staaten von Nordamerika beruhen auf Gegenseitigkeit. In den Verträgen mit Preußen und Mexiko vom 18. Februar 1831, sodann mit dem Zollverein und der Pforte vom $\frac{10}{21}$. October 1840, mit England vom 2. März 1841, mit Portugal vom 20. Februar 1844 und mit Belgien vom 1. September 1844 wurde das Princip der Gegenseitigkeit nur theilweise beibehalten.

Wirkung dieser Verträge.

Alle diese Verträge, zum Theil mit Staaten, welche für unsere Handels- und Schifffahrtsbeziehungen wenig Bedeutung haben, konnten bei allen gegenseitigen Erleichterungen unserer Rhederei nicht aufhelfen, was aus der Abnahme derselben in den letzteren Jahren hervorgeht. Der Vertrag mit Belgien hat rücksichtlich der Häfen dieses Landes, der mehrfachen Verbindungswege mit demselben und der Freiheit unseres Waarentransits von und nach der See, so wie in Bezug auf die, beiderseitigen Nationalschiffen in directer Fahrt für Schiff und Ladung ertheilten gleichen Rechte im Gegensatz der indirecten Fahrt mit Differential-Zöllen mehrseitiges Interesse. Für den überseeischen Absatz seiner Industrieerzeugnisse besitzt der Zollverein zwar durch diesen Vertrag keine namhaften Vortheile, da die belgischen Rheder in dem eigenen industriellen Lande die Gegenstände der Ausfuhr vorzugsweise sich verschaffen.

In dem Vertrag mit England von 1841, ein Zusatz des Vertrags vom 2. April 1824, wonach die Schifffahrtsgebühren für Ein- und Ausfuhren in Nationalschiffen beider Länder gleichgestellt waren, wurde die Befugniß, die 28 ausgeschiedenen Artikel in Britannien einzuführen, auf die Zollvereinsstaaten und außer den preußischen Häfen, auf jene der Elbe-, Weser- und Maasmündungen und die zwischenliegenden Häfen ausgedehnt. Schon früher war in Folge der Parlementsacte vom 5. Juli 1825 und der Cabinets-Ordre vom 20. Mai 1826 der unmittelbare Verkehr der preußischen Schiffe mit den britischen Colonien auf dem Fuße der begünstigten Nationen erreicht worden.

Wenn aber England bei allen übrigen Restrictionen seiner Navigations-Acte stehen blieb, und der neue Vertrag die vielen unsere Rhederei bedrückenden Ungleichheiten guthieß, so erlangte dieser Staat dabei

noch den großen Vorzug eines vertragsmäßigen Rechtes, aus den Häfen aller Länder mit seinen Schiffen und Ladungen in die Häfen Preußens einzulaufen und zudem zwei der wichtigsten Handelsartikel, Zucker und Reis, zu den Bedingungen der meist begünstigten Nationen einzuführen. Für die Segelschifffahrt zwischen England und den nach jenem Vertrag mit Preußen gleichgestellten Häfen waren überdies bei der zunehmenden Concurrenz der Dampfschifffahrt wenig Vortheile in Aussicht. Es können hierbei nur in Betracht kommen: Hamburg, Bremen, die ostfriesischen und holländischen Häfen. In allen zusammen nehmen aber preußische Schiffe so selten Ladungen nach England oder dessen Colonien ein, daß ein darauf basirtes Recht rein illusorisch erschien. Die Erfahrung hat diese Ansicht bestätigt.

Der Vertrag erschien ferner für eine Reihe von Jahren als ein großes Hemmniß, mit überseeischen Ländern irgendwie Handelsverträge abschließen zu können, ohne England an zwei der wichtigsten transatlantischen Artikel Theil nehmen zu lassen. Die vielen Gegner dieser Übereinkunft haben daher mit großer Befriedigung vernommen, daß die mit Ende Juni d. J. ablaufende Kündigungsfrist dem Vernehmen nach bereits wahrgenommen ist, und der Vertrag mit dem 1. Januar 1848 also ablaufen wird. Möchte aber die Kündigung noch nicht geschehen sein, so müßte sie im vaterländischen Interesse jedenfalls noch geschehen.

Übergang zu einem entschiedeneren Schutzsystem.

Die Zeit wäre denn endlich gekommen, wo ohne directe überwiegende Einwirkung und Störung der ersten Seemacht, ein entschiedenes Schutzsystem auch für unsere Seeschifffahrt, so wie für ihre weitere Entwickelung angenommen und dadurch vermehrte Garantie für die Ausfuhr und den allgemeinen Wohlstand erlangt werden kann.

Einfluß der Seeschifffahrt auf Ackerbau und Industrie.

Die Vortheile einer kräftigen Marine, ihre Wirkungen auf Ackerbau und Industrie, und Vorschläge zu besseren Ergebnissen werden nun näher anzudeuten sein.

Daß die Rhederei auf den Schiffbau, die Waldcultur nebst der Theerschwelerei und in der Verproviantirung auf die Landwirthschaft,

den Korn-, Hanf- und Flachsbau, wie auf die Viehzucht belebend einwirken muß, ist einleuchtend. Eine selbstständige Rhederei darf aber unentbehrlich genannt werden für den regelmäßigen überseeischen Absatz der Erzeugnisse des Gewerbfleißes. Die Praxis weist nämlich nach, daß die überseeischen Käufer nicht oder selten zu uns kommen; sie müssen aufgesucht werden; darum ist die Billigkeit eines Erzeugnisses auch nicht immer für den überseeischen Absatz entscheidend. In andern Handelsstaaten vermittelt der inländische Rheder in der Regel den Austausch und unterscheidet sich hierin vortheilhaft von dem ausländischen Frachtfahrer, der meist nur auf den Waarentransport und wenig oder gar nicht auf den Absatz des Inlandes Bedacht nimmt. Das Rhedereigeschäft führt zudem häufig zur Errichtung von transatlantischen Handels-Etablissements, wodurch der gegenseitige Verkehr um so bleibender und schwunghafter wird. Von 343 Comptoirs, welche der deutsche Handel 1845 überseeisch besaß, gehörten 227 den Hansestädten.

Export und Import.

Die Hansestädte haben in dieser Weise einen großen Theil des transatlantischen Exports meistens aus dem nördlichen Theile Deutschlands und vielfach im Wege der Consignation an sich gebracht. Im Westen geht unsere Ausfuhr über Havre, über Antwerpen und die holländischen Häfen. Unsere überseeische Einfuhr vermitteln die Hansestädte, England, Holland und zum Theil Belgien, indem auf den dortigen Märkten die Einkäufe geschehen, oder durch Frachtfahrt unser Bedarf uns zugeführt wird. Unsere eigenen Häfen und ihre Schifffahrt nehmen an dem transatlantischen Handel nur geringen Antheil. Für alle die indirecten Anfuhren verlieren wir daher die Mittel des Austausches. Weder England, Holland oder Belgien kaufen von uns, was sie im eignen Lande eben so gut oder besser und wohlfeiler erhalten können. Es müßte also darauf Bedacht genommen werden, diesen Zwischenhandel und die fremde Frachtfahrt

möglichst zu beschränken; der Zollverein müßte dahin streben, den Austausch seiner eigenen Erzeugnisse gegen die Producte der transatlantischen Länder selbstständig zu bewirken; und es wird durch Bevorzugung der eigenen Schifffahrt gelingen.

Es fehlt unserer Rhederei namentlich an der Begünstigung und dem Schutz, um sie in den Stand zu setzen, die bedeutenden Zufuhren unserer transatlantischen Bedürfnisse zu übernehmen und als Folge dieses Verkehrs unserer Industrie durch vermehrte gesicherte Ausfuhr zu dienen. Es fehlt zur Erreichung specieller Vortheile für Schifffahrt und Industrie an dem allerwärts bewährten Mittel der Unterscheidungszölle. Je precärer die Lage unserer Rhederei in den Ostseehäfen mit Rücksicht auf den zweifelhaften Getreideverkehr mit England wird, je dringender stellt sich die Nothwendigkeit dar, ein durchgreifendes Navigationssystem anzunehmen. An 1800 bis 2000 Schiffe sind im überseeischen Dienste der deutschen Consumtion und Production, und kaum der zwanzigste oder dreißigste Theil der preußischen Schiffe nimmt daran Theil! und dennoch ist uns die ganze Ostseeküste und westwärts die Nordsee bis zur Schelde für unsere Schifffahrtszwecke dienlich. Um nun zu einer des Zollvereins würdigen Stellung in unseren auswärtigen Handels- und Schifffahrtsinteressen zu gelangen, ist bekanntlich von einer sehr kundigen und achtbaren Seite der Vorschlag ausgegangen:

Vorschlag zur Annahme eines Differential-Zoll-Systems.

„Außereuropäische Erzeugnisse, welche in Zollvereins- oder ihnen gleichgestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins, oder nach einem Hafen seiner Vorländer an den Flüssen zwischen der Schelde und Elbe, beide eingeschlossen, mit der Bestimmung nach dem Zollverein versandt werden, eine Begünstigung in den Eingangsabgaben genießen zu lassen, wenn der Ursprung der Waaren vermittelst Certificate und Consularatteste nachgewiesen wird."

Einwand.

Mit Anerkennung des Princips ist dem Vorschlag entgegengesetzt worden:

1) daß die Interessenten der jetzt bestehenden Verträge an den beabsichtigten Vortheilen Theil nehmen, uns letztere dadurch beschränkt, vielleicht illusorisch werden würden, ohne diese Verträge aber Mangel an Schiffen vorhanden sein werde;
2) daß die Kündigung noch größere Nachtheile herbeiführen könne;
3) daß aber Prämien den Zweck erreichen und die bestehenden Verträge nicht stören würden, wenn dieselben auf eine Reihe von Jahren für den Bau und die Ausrüstung von neuen, zu großen Seereisen tauglichen Schiffen für jede nach einem überseeischen Lande zurückgelegte unmittelbare Fahrt bewilligt werden sollten.

Endlich wurde versucht, der Ansicht Geltung zu verschaffen,

4) daß Schiffs- und Waaren-Differential-Zölle von widerstrebender, einander entgegengesetzter Wirkung seien, und jener Vorschlag der Begünstigung in den Eingangszöllen in diese Categorie falle.

Gegengründe.

Was zunächst den letzten Punkt betrifft, so ist hier nur scheinbar eine Abweichung der Interessen vorhanden. Es mag geschehen, daß der inländische Schiffer für eben so viel, als die bevorrechtende Schiffsabgabe beträgt, die Frachtsätze erhöht, wiewohl vorab eine Erhöhung derselben, zur Consolidirung des Schifffahrtsbetriebs und Gleichstellung mit den höhern Frachten fremder Frachtfahrer, in Folge des größern Schutzes und des daher ausgedehntern Bereichs der Fahrten wohl zulässig ist; allein da der inländische Frachtfahrer und Exporteur meist in dem Rheder sich vereinigt, so bringt das eine Ausgleichung der Interessen von selbst mit. Wären aber auch der Frachtfahrer und der Eigner der Waare getrennt, so würde dennoch der Schiffs-Differential-Zoll zur Erstarkung der eigenen Schifffahrt und der Waaren-Differential-Zoll zum Schutz der Industrie und des Handels zu wahrende Motive sein und bleiben. Rücksichtlich der Prämien kann nicht wohl verkannt werden, daß diese für den vorgesteckten Hauptzweck, nämlich für die Vermehrung des transatlantischen Absatzes unwirksam sein würden. Solche Prämien



wirken nicht auf die ungünstigen Gesetze des Auslandes, sie würden die vereinsländische Rhederei allen Staaten gegenüber gleich begünstigen; ihre Wirkung auf billigere Frachten ist zwecklos, da letztere schon niedriger sind, als die der Engländer, Franzosen und Niederländer. Ausrüstungsprämien für neue Schiffe würden übrigens die jetzigen Schiffe zurücksetzen. Prämien, so wird ferner behauptet, sollen mit den bestehenden Verträgen nicht im Widerspruch stehen. Die Verträge, u. a. mit Griechenland, mit Portugal und Amerika, nehmen jedoch Prämien und jede Begünstigung zum Vortheil der Contrahenten in Anspruch. Daß unsere Schifffahrts-Verträge manche Erleichterungen gewähren, habe ich anerkannt, indeß auch darauf hinweisen müssen, daß trotz derselben unsere Marine zurückgegangen ist, mit einzelner Ausnahme keinesweges der beabsichtigte, wichtigste, der transatlantische Verkehr — der Austausch der Colonial- gegen unsere Producte dadurch gefördert wird. Möchte daher, im Falle der vorliegende, den Vorzug verdienende Zweck durch bestehende Verträge gestört werden sollte, außer dem bereits gekündigten Vertrag von 1841 mit England, eine weitere Kündigung des einen oder andern derselben erforderlich sein, so dürfte wohl kein besonderes Bedenken dabei obwalten. Zudem lauten fast alle diese Verträge auf ein Jahr Kündigung, und so wäre in jeder Zeit leicht zu helfen. Eine Theilnahme der fremden Contrahenten an den Vortheilen scheint jedoch nicht bedrohlich. Die Theilnahme würde zwar zur Folge haben, daß der fremde, mit der Nationalschifffahrt vertragsmäßig gleichgestellte Frachtfahrer eine Ermäßigung auf die Eingangsabgabe der außereuropäischen Waaren in directer Fahrt aus dem Erzeugungslande genösse, dagegen aber auch beitragen, den jetzt fast ausschließlich bestehenden Zwischenhandel zu beschränken; der fremde Frachtfahrer würde uns den Weg zu dem directen transatlantischen Verkehr bahnen helfen. Da die Waare nur dann die Zollbegünstigung erhalten soll, wenn die Bestimmung für den Zollverein auf Grund von Certificaten und Consularattesten dargethan ist, und eine andere Folge die des Entstehens inländischer Märkte von überseeischen Producten sein wird, so kann auch in dieser Beziehung eine Mitwirkung der gleichgestellten Schifffahrt nicht anders als vortheilhaft erscheinen. Wollte man in den Certificaten des Erzeugungslandes und den Consularattesten in

Betreff der Identität eine ausreichende Sicherheit nicht erkennen, so ist zu erwähnen, daß es sich um Transitgut handelt, welches von den ausländischen Zollbehörden beaufsichtigt und namentlich in Holland und Belgien der strengsten Controle unterworfen ist. Mangel an Schiffen wird keineswegs fühlbar, unsere eigene Schifffahrt aber im Falle sein, zu erstarken und sich auszubilden.

In dem Maaße, als dies gelingen und der inländische Markt des Vereins zunehmen würde, müssen die Hansestädte, sofern ihnen die Zollbegünstigung nicht zu Statten kommen sollte, voraussichtlich um so eher sich veranlaßt sehen, dem Zollverein beizutreten.

Unter den verschiedenen Gesichtspunkten scheint folglich die Annahme des Differential-Zoll-Systems auch für unsere Seeinteressen unabweislich erforderlich. Die Frage dürfte jedoch noch Erörterung verdienen, ob zur Begünstigung der directen Fahrt die Unterscheidung in Form der Ermäßigung der Zölle für die directe Fahrt, oder in Belastung des Zwischenhandels vorzuziehen sei? Da der letztere Modus einen zu schnellen Übergang und für das Inland wenigstens zum Anfang eine Belastung herbeiführen könnte, so wird unbedenklich die Ermäßigung der Zölle für die directe Fahrt den Vorzug verdienen. Der Umfang dieser Begünstigung, um sich dem jetzigen Zollschutz anzuschließen und die Schifffahrt selbst aufzumuntern, dürfte in einem Zollrabbatt von 25 Procent nach dem jetzigen Tarif zu normiren und von den überseeischen Freizollgütern, als Baumwolle und Häute, eine entsprechende Prämie zu bewilligen, eventuell die indirecte Anfuhr dieser Artikel verhältnißmäßig zu belasten sein.

Diese Darstellung regt schließlich den längst gefühlten, vielfach ausgesprochenen Wunsch an:

es möge eine Vereinsflagge, als Zeichen deutscher Einheit, auch auf der See die Schiffe des Vereins zieren und die Vertretung der Gesammtinteressen durch Vereinsconsulate geschehen.

Mein Antrag geht nun dahin:

Es möge der hohen Ständeversammlung gefallen, bei des Königs Majestät zu befürworten:

Antrag.

1) daß Allerhöchstdieselben in Gemeinschaft mit den Regierungen der übrigen Zollvereinsstaaten gesetzliche Bestimmungen zu erlassen geruhen, wonach diejenigen außereuropäischen Erzeugnisse eine Begünstigung in den Eingangsabgaben genießen, welche mit Ursprungs- und Consularattesten in Zollvereins- oder ihnen gleichgestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins oder nach einem Hafen seiner Vorländer an Flüssen zwischen der Schelde und Elbe, beide eingeschlossen, mit der Bestimmung nach dem Zollverein versandt werden;

2) daß in allen andern Fällen, wo es Noth thut, das Differential-Zoll-System auch zum Schutz der Seeinteressen des Vereins angenommen;

3) daß eine Vereinsflagge eingeführt und

4) daß Vereinsconsulate nach Maaßgabe des Bedürfnisses errichtet werden mögen.

Berlin, den 30. April 1847.

Der Abgeordnete für Düsseldorf.
Baum.

VI.

Petition*).

Eine hohe Curie der drei Stände wolle beschließen, Se. Majestät den König ehrfurchtsvoll zu bitten, in Gemeinschaft mit den Regierungen der Zollvereinsstaaten ein Gesetz zu erlassen, wonach:

Jede directe Importation aus dem außereuropäischen Productionslande nach dem Zollverein auf Zollvereins- oder diesen gleichgestellten Schiffen — wenn auch über einen Nordseehafen zwischen Schelde und Elbe eingehend, — eine Zollbegünstigung von 20 Procent genießen soll.

Zweck.

1) Um die Rhederei der Zollvereinsländer gegen die Beeinträchtigungen zu schützen, welche ihr durch die Schifffahrts-Gesetze anderer Länder zugefügt werden;
2) um den Seehandel des Zollvereins dafür zu entschädigen, daß seine Bewegung durch die Mauthgesetze des Zollvereins in vielen Richtungen beengt ist, wodurch ihm die Concurrenz mit dem Seehandel der Vorhäfen des Zollvereins erschwert wird;
3) um diesen Vorhäfen und den deutschen Uferstaaten den Beitritt zum Zollverein wünschenswerth zu machen und dadurch herbeizuführen;
4) um der vereinsländischen Industrie durch Begünstigung des directen Austausches ihrer Fabricate und directer Bezüge ihres Rohmaterials neue Vortheile zu eröffnen;

*) Siehe S. 719—721 Theil I. von „der erste Vereinigte Landtag in Berlin 1847, von Bleich bei Carl Reimarus." Berlin 1847.

5) um endlich ein Mittel zu gewinnen, vortheilhafte Verträge mit andern Schifffahrt treibenden Nationen herbeizuführen.

Preußen ist im Zollverein der einzige Staat, der unmittelbar am Meere liegt, seine Aufgabe ist es mithin vornehmlich, dessen überseeische Beziehungen zu vermitteln, aber leider sehen wir seine Rhederei nicht in dem Zustande, diesen Anforderungen entsprechen zu können. — Nicht allein, daß sie nicht Schritt hält in ihrer Entwickelung mit der der übrigen Industriezweige des Zollvereins — nein, sie schreitet überhaupt kaum merklich voran, und hängt zum großen Theile von der Zufälligkeit der größeren oder geringeren englischen Nachfrage nach Holz und Korn ab. Denn es steht nach unserer heutigen Gesetzgebung allen Schiffen der Welt frei, mit unseren Schiffen in unseren eigenen Häfen zu concurriren, während die meisten größeren Nationen, wie namentlich England, Frankreich, Rußland, Holland u. s. w., unsere Schiffe in ihren Häfen und Beziehungen beschweren und hintenansetzen, oder gar ausschließen.

Dieser Zustand ist einmal nachtheilig dadurch, daß unseren Schiffen die Gelegenheit verkümmert ist, Frachten in fremden Häfen, namentlich nach Holland und England hin, den Stapelplätzen des europäischen Handels, zu finden, während fremde Schiffe a u f unsere Häfen und a u s unseren Häfen Retouren nehmen können. Diese Sachlage beuten die englischen, mecklenburgischen, dänischen und Hanseschiffe auf die für sie vortheilhafteste Weise aus. Sie verdrängen unsere eigenen Schiffe i n und f ü r unsere eigenen Häfen, und das um so leichter, als ihnen kein Eisenzoll den Bau ihrer Fahrzeuge vertheuert, und überdies England die mecklenburgischen, hannöverschen und oldenburgischen Schiffe den Zollvereinsschiffen gleichstellt. Zum anderen aber ist dieser Zustand entmuthigend und verletzend für unser Nationalgefühl — um so mehr, als der preußische Vertrag mit England von 1824 denselben sanctionirt hat. England hat seine Navigations-Acte als die Basis der Unterhandlung hingestellt; Preußen hat dies anerkannt — und fortan sind die Worte Reciprocität und gegenseitige Concession nur illusorisch gewesen. Dieses Nachtheils muß jeder Preuße, jeder Deutsche vollkommen bewußt werden, und kann durch das oben vorgeschlagene, ganz allgemein hinzustellende Gesetz dieser Nachtheil beseitigt wer-

den, so wird dadurch nach zwei Richtungen hin erreicht, was jedem Deutschen vornehmlich am Herzen liegt. Wir zwingen andere Nationen, uns mit der Rücksicht zu behandeln, die einem Verbande von 28,000,000 Deutschen gebührt — und wir machen es den deutschen Uferstaaten, den Hansestädten und den deutschen Herzogthümern wünschenswerth, diesem Verbande hinzuzutreten. Sie werden die Überzeugung gewinnen, daß den maritimen Interessen des Zollvereins die gebührende Berücksichtigung gesichert sei — sie werden es in ihrem eigenen Interesse für nothwendig halten, an dieser Berücksichtigung fortan participiren zu wollen.

Die beantragte Maaßregel hat aber auch für den Fall, daß die Uferstaaten und Städte dadurch noch nicht für den Zollverein gewonnen und bewogen werden könnten, die schrankenlose Freiheit in ihren Handelsbewegungen, namentlich bei Ein- und Ausgang ihrer Schiffe und Ladungen, aufzugeben — keine Nachtheile für irgend ein Interesse des Zollvereins. Es wird dadurch Nichts in Verhältnissen fremder Schiffe und Rheder zu uns geändert, es wird ihnen in keiner Weise die bisherige Freiheit beschränkt, mit uns und für uns Handel zu treiben, — es wird unseren Consumenten in keiner Weise der Bezug überseeischer Erzeugnisse und Bedürfnisse vertheuert. — Im Gegentheil, es wird lediglich den inländischen Rhedern möglich gemacht, wohlfeiler wie die fremden, den betreffenden Bedürfnissen des Inlandes zu entsprechen — vielleicht zuerst mit einigem Nachtheile der Zollcasse, aber gewiß bald auch zu deren Vortheil, da Wohlfeilheit die Consumtion steigert.

Es wird der vereinsländischen Rhederei nur ein Äquivalent geboten für die Nachtheile, welche ihr in großem Maaße aus unseren Mauthgesetzen erwachsen, und welche vornehmlich darin bestehen:

daß der Zeitverlust beim Ein- und Ausgang der Schiffe sehr bedeutend ist,

daß der Verlust an der Waare durch Reinigung, Bearbeitung, Leccage und Verderbniß im Zollverschluß dennoch versteuert werden muß,

daß endlich das Eisen zum Schiffbau einer nicht unerheblichen Besteuerung unterliegt.

Die Wirkungen der beantragten Maaßregel beschränken sich je-

doch bei weitem nicht auf den partiellen Vortheil, den der Seehandel und die Rhederei daraus schöpfen werden. Das Gebiet des Handels ist eine Kette, deren unzählbaren Glieder in genauester Wechselwirkung zu einander stehen, und wenn Seehandel und Rhederei sich ausbilden, so werden dadurch Industrie und Ackerbau auf das Wirksamste gehoben; namentlich wenn der Seehandel ein directer und die Rhederei eine eigene ist.

Es kann nicht oft genug gesagt werden, daß der Vortheil des Handels überhaupt durch den directen Handel ein doppelter wird, und muß hinzugefügt werden, daß der Proprehandel der naturgemäßeste Vermittler zwischen der Industrie des Zollvereins und den transatlantischen Bodenerzeugnissen ist. Darum hält das vorgeschlagene Gesetz nur die überseeischen und directen Beziehungen im Auge. Es liegt auf der Hand, daß der Handel ohne Mittelstation einen größeren Gewinn abwerfen muß, wie der indirecte Bezug der Waare aus der zweiten Hand; und es ist eben so nahe liegend, daß dadurch die Waare den Consumenten wohlfeiler zugeführt werden kann. Auch dies Verhältniß bleibt kein isolirtes, der häufigere Verkehr führt zu engeren Verbindungen und aus diesen erwächst die genauere Kenntniß der gegenseitigen Bedürfnisse. Unsere Industrieerzeugnisse werden dem Geschmack der überseeischen Verbrauchsländer leichter angepaßt werden können, und es liegt im höchsten Interesse des Handels, sie auszuführen und damit die Importen zu bezahlen. So wird das naturgemäßeste Verhältniß begründet; wir tauschen das überseeische uns nöthige Rohmaterial, die überseeischen, sogenannten Colonialwaaren gegen die Producte unserer Industrie ein. Wir eröffnen ihr neue gewinnbringende Absatzwege, verschaffen ihr die Möglichkeit, wohlfeiler zu produciren und immer mehr Arbeit lohnend zu verwenden, wodurch wiederum der einheimische, der sicherste Markt für unsere Agriculturerzeugnisse, vergrößert und außerdem auch zu größerem Verbrauche befähigt wird.

Aber auch hiermit sind die Vortheile noch nicht erschöpft, welche das vorgeschlagene allgemeine Gesetz darbietet. Dadurch, daß es dem Zollverein die Mittel an die Hand giebt, fremden Schiffen ausnahmsweise Vortheile zu gewähren, giebt es ihm auch das Recht, ausnahmsweise Vergünstigungen für sich in Anspruch zu nehmen. Länder, die

den Zollverein als den Schauplatz commercieller Willkür betrachtet und behandelt haben, müssen fortan die Wege der Gerechtigkeit und Billigkeit einschlagen, und auf diesen Wegen werden wir alle das endliche Ziel unserer Wünsche und unseres Strebens erreichen. Wir werden im Stande sein, bei Unterhandlungen das Gewicht eines Marktes von 28 Millionen Menschen in die Waagschale zu legen, und der Erfolg wird zeigen, daß dies das sicherste Mittel ist, Gerechtigkeit für die Behandlung unserer Schiffe herbeizuführen, — sowohl in fremden Häfen wie bei der Sundzoll-Frage.

Berlin, den 29. April 1847.

v. Heyden-Cartlow.

VII.

Denkschrift

über den Werth von Differential-Zöllen für die handelspolitische und materielle Stellung des Zollvereins.

Einem Königlichen Hohen Finanzministerium überreicht von den Kaufmanns-Ältesten und dem Comité der Breslauer Kaufmannschaft im October 1847.

1) Begleitschreiben.

Hochwohlgeborner Herr!
Hochgebietender Herr Geheimer Staats- und Finanzminister!

Nicht leicht dürfte ein Gegenstand in höherem Maaße das Interesse des deutschen Handels- und Industriestandes in Anspruch genommen haben, als die Frage über die Einführung von Differential-Zöllen. Für und wider diese Maaßregel haben sich in Schriften und Vorstellungen die Ansichten ausgesprochen, und mit der gespanntesten Aufmerksamkeit sieht man allgemein der Lösung dieser in ihren Folgen hochwichtigen Frage entgegen.

Die geordneten Ältesten und der Comité der hiesigen Kaufmannschaft glaubte bei dem Einflusse, welchen diese Maaßregel auf den commerciellen Verkehr wie auf die Industrie der Provinz Schlesien äußern würde, eine hinreichende Veranlassung zu haben, die muthmaaßlichen Folgen der Einführung von Differential-Zöllen in eine Berathung zu nehmen, deren Ergebnisse die anliegend ganz gehorsamst überreichte Denkschrift enthält.

Inzwischen haben die gehorsamst Unterzeichneten nicht einstimmig den darin niedergelegten Ansichten beigepflichtet, es haben vielmehr Sechs von ihnen*) sich gegen die Einführung von Differential-Zöllen ausgesprochen, von der Ansicht ausgehend, daß diese Maaßregel die ihr in der Denkschrift beigelegten günstigen Folgen nach Lage der Sache nicht haben könne.

Zu Begründung dieser abweichenden Ansicht bezieht sich die Minorität auf die Ausführung, welche in der durch die Allgemeine Preußische Zeitung über diesen Gegenstand veröffentlichten Abhandlung, sowie in der Hamburger Denkschrift enthalten und für sie vollkommen überzeugend ist.

Genehmigen Euer Excellenz die Versicherung der ausgezeichnetsten Hochachtung von

Euer Excellenz

Breslau, d. 20. October 1847.

ganz ergebensten geordneten Ältesten und Comité der Kaufmannschaft.

---

*) Es darf bei dieser Gelegenheit der Gang nicht unerwähnt bleiben, den diese Abfassung der Denkschrift genommen hat. Der Entwurf der Denkschrift wurde von einem der Kaufmanns-Ältesten dem Kaufmännischen Comité mit dem Antrage überreicht, das darin ausgesprochne Gutachten dem Königl. Finanzministerium als Ansicht des Comité's vorzutragen. Der Comité übergab den Entwurf der Denkschrift einer Commission von sieben Personen, worunter auch einige Personen waren, welche nicht zum Comité gehörten. Diese Commission entschied sich mit vier Stimmen gegen drei gegen die Einreichung der Denkschrift. Als dieses Gutachten der Commission im Comité zum Vortrage kam, waren sechszehn Mitglieder anwesend. Es wurde die Einreichung der Denkschrift mit zehn Stimmen beschlossen, die dissentirende Minorität bestand aus den nachbenannten Herren: 1) Geheime Commercien-Rath und Kaufmanns-Ältestem Kraker, 2) Commercien-Rath Ertel, 3) Klocke, 4) A. J. Schneider, 5) Credner, 6) Stadtrath J. A. Franck.

Der Comité zählte zur Zeit jener Berathung überhaupt neunzehn Mitglieder. Nach einem herkömmlichen Verfahren sind alle Schriftstücke, welche von dem Comité ausgehen, von allen Mitgliedern des Collegii zu unterzeichnen, mögen diese zustimmen oder nicht. Daher erschienen bei der Unterschrift der Vorstellung vom 20. October 1847 neunzehn Namen, und es stellte sich hierdurch die Minorität der Sechs als eine kleinere Fraction dar, indem sie sich wie 6 : 13 verhielt, während sie sich in der That nur wie 6:10 verhalten hat. Der Herausgeber.

2) Denkschrift.

Die gegen Ein Hohes Ministerium in letzter Zeit von so vielen Seiten ausgesprochenen Ansichten über den Werth eines von dem Zollvereine anzunehmenden Differential-Zoll-Systems, der Kampf der Meinungen in den ständischen Versammlungen vieler deutschen Staaten und in den Organen der Presse deuten auf eine nahe Entscheidung in Betreff des zukünftigen Ganges unserer Handelspolitik hin. Diese Überzeugung hat uns bestimmt, über die schwebende Frage uns gegen Ein Hohes Ministerium um so mehr auszusprechen, als wir von deren glücklichen Lösung nicht allein den Fortschritt der Industrie im weitesten Sinne, sondern auch die Größe des Zollvereins nach innen und außen hin abhängig erachten. Während wir es bei der Bedeutsamkeit der in Frage stehenden Interessen daher für unsere Pflicht halten, nicht zu schweigen, glauben wir auch aus der besonderen Stellung, in der wir uns befinden, uns vorzugsweise aufgefordert, zu sprechen. Denn, so viel wir wissen, sind die zahlreichen, Einem Hohen Ministerium überreichten, betreffenden Denkschriften fast ausschließlich von Städten ausgegangen, die außerhalb des Kreises größerer Gewerbthätigkeit meistens dicht an den Seeküsten liegen, — während wir, mitten im Lande, mitten in einer der gewerbreichsten Gegenden Deutschlands thätig, in ganz anderer Lage unsere Ansichten gewonnen haben.

Indem dies der allgemeine Standpunkt ist, von welchem der Werth unserer Ansichten zu beurtheilen wäre, möchten wir doch auch darauf hinweisen, daß die Praxis uns, bei dem bedauerlichen Wechsel von größter Handelsblüthe unserer Stadt und Provinz bis zu fast gänzlichem Verfalle, veranlaßt hat, über die Gründe unserer Lage in aller Weise klar zu werden.

Wenngleich nun das Resultat unserer gewonnenen Überzeugungen mit dem von der Wissenschaft lange verfochtenen und in dieser Zeit so vielfach ausgesprochenen Satze zusammentrifft,

> daß vor Allem allgemeine Freiheit des Handels und Verkehrs erstrebt werden müsse,

so hat doch eben die eigene Erfahrung uns auch gezeigt, wie die Praxis

mit der Wissenschaft in Conflict geräth, so wie man zur Anwendung der gewonnenen, wenn auch in den Resultaten übereinstimmenden Sätze schreitet. Und das ist natürlich, da die Wissenschaft der Praxis stets nur das Ideal zeigt, welches zu erreichen ist, aber das Terrain, auf welchem den gewonnenen Sätzen Geltung verschafft werden soll, nicht berücksichtigt, und auch deshalb nicht berücksichtigen kann, weil es sich hier um Factoren handelt, welche bei der von der Wissenschaft anzustellenden Rechnung in keine faßbare Form gebracht werden können.

Während daher die Wissenschaft verlangt, daß das Princip der Freiheit des Handels und Verkehrs anerkannt bleibe oder resp. sofort anerkannt werde, sind wir der Überzeugung,

daß diese Freiheit, die der Zollverein bereits gewährt, für ihn zur Zeit nicht vortheilhaft sei;

und theilen die Ansicht,

daß zu der Verwirklichung dieses Princips erst dann zurückgekehrt werden müsse, wenn der Zollvereinsverband nach innen und außen hin stärker geworden sein wird.

Diese Erstarkung aber glauben wir

nur von der Annahme eines verständig geschaffenen und consequent durchgeführten Differential-Zoll-Systems erwarten zu können.

Von einem solchen weise gehandhabten Systeme verhoffen wir die Kräftigung des Zollvereins nach außen hin hauptsächlich

durch das Hinzutreten der deutschen Nordseestaaten zu dem Vereine,

und

durch das Wegfallen der Hindernisse, die fast alle größeren Handel treibenden Staaten unserem Verkehre in den Weg gelegt haben.

Für die innere, von den oben gedachten Verhältnissen so wesentlich mit abhängende Blüthe des großen Verbandes erwarten wir von der Annahme und geschickten Durchführung des gedachten Systems

den Aufschwung der fabricirenden und producirenden

den Thätigkeit, für welche der Zollverein eine so breite Basis darbietet.

Wie vorhin auszuführen versucht worden, ist es die allgemeine Freiheit des Handels und Verkehrs, von der die jedem Lande seiner Natur nach zu erreichende industrielle Entwickelung abhängt.

Nun aber gewährt der Zollverein zwar den andern Handel treibenden Staaten alle Vortheile eines freien Verkehrs, er selbst aber ist in seinem Verkehre mit denselben vielfach beschränkt.

Dergleichen Beschränkungen für den Verkehr Deutschlands bestehen hauptsächlich in Großbritannien, den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Neapel, Toscana, Schweden und Norwegen.

Daß diese Beschränkungen dem industriellen Aufblühen der Vereinsstaaten schädlich sind, wird gewiß Niemand bestreiten, da doch zugegeben werden muß, daß die Thätigkeit jeder Industrie wesentlich von der Größe des Terrains abhängt, auf der ihr Bewegung gestattet ist. Aber man wird auch zugestehen, daß die Vereinsstaaten dadurch wesentlich beeinträchtigt sind, daß sie den andern Staaten gestatten, sie einseitig auszubeuten.

Das Mittel, diese so ungünstigen Verhältnisse abzuändern, scheint uns eben in der Annahme eines Differential-Zoll-Systems zu liegen.

Ein solches System würde uns zunächst mit den vorhin genannten Staaten in gleiche Lage bringen, und die Bedingungen uns schaffen, um mit ihnen in Aussicht auf Erfolg wegen Concessionen für uns zu unterhandeln.

Man hat in Zweifel gestellt, ob im Wege der Annahme eines solchen Systems Concessionen der in Rede stehenden Art zu erlangen sein werden, ja man ist, indem man die einzelnen uns ungünstig behandelnden Länder betrachtete, so weit gegangen, dergleichen Concessionen als wenig oder gar nicht im Interesse der Vereinsstaaten liegend zu schildern.

Trotz derartiger Bestrebungen hat doch z. B. die in ähnlichem Sinne fast alles negirende Hamburger Denkschrift über das Differential-Zoll-System (S. 58) eingestehen müssen, daß die Beseitigung der Hemm-

nisse, welche der Einfuhr von Waaren nach England auf andern Schiffen und aus andern Häfen, als denen des Erzeugungslandes, entgegenstehen, für die deutsche Schifffahrt von großer Wichtigkeit sein würde, — indem sie auf die Erfahrung des gegenwärtigen Jahres verweist, in welchem doch die englische Navigations-Acte für die Zufuhr von Lebensmitteln suspendirt worden ist.

Dafür aber, daß es möglich sei, durch Retorsionsmaaßregeln — als welche aus dem bisher aufgestellten Gesichtspunkte Differential-Zölle zu betrachten sein würden — auf Abänderung dieser Navigations-Acte einzuwirken, legt die Vergangenheit Zeugniß ab. Denn dergleichen Maaßregeln bestimmten England im Jahre 1823 zur allgemeinen Aufhebung der damals noch bestehenden discriminirenden Schiffs-Abgaben gegen Zusicherung der Reciprocität. Seitdem haben sich die Beziehungen Englands zu Deutschland um Vieles erweitert, und dieses ist nicht allein verhältnißmäßig der größte Markt Großbritanniens in Europa geworden, sondern absolut ein Markt, der die colossalsten Werthe repräsentirt. Wird ein solches Verhältniß England nicht um so gewisser zur Nachgiebigkeit veranlassen?

Mehr noch als die englische, dürfte die niederländische Handelspolitik Anlaß zu gerechten Klagen Seitens Deutschlands geben, welches doch seit so lange der bedeutendste Consument holländischer Colonial-Producte ist. Daß die Niederlande überhaupt zu Concessionen zu bringen sind, dafür liefern die neuerdings mit Rußland und mit Belgien abgeschlossenen Handels-Tractate den besten Beweis, — Tractate, welche diese Länder günstiger stellen, als den so viel mehr consumirenden Zollverein.

Frankreich hat den Flaggen der Engländer, Nordamerikaner, Dänen, Russen, Mecklenburger Concessionen gemacht, und dürfte sie den Staaten des Zollvereins schwerlich auf die Dauer vorzuenthalten geneigt sein. Dies erkennt auch die oben bereits allegirte, in ganz entgegengesetztem Sinne abgefaßte Denkschrift mit dem Bemerken an, daß wohl auch von Belgien und Portugal durch die Ergreifung der hier anempfohlenen Maaßregeln Concessionen für den Zollverein zu erlangen sein dürften. Wir fügen hinzu, daß Spanien, vielleicht nach England und den Niederlanden hier das am meisten in Betracht zu zie-

hende Reich, in Betreff seiner außereuropäischen Besitzungen mit derartigen Zugeständnissen kaum wird säumen können!

Man ist so sehr gewohnt, der Schwäche Deutschlands in handelspolitischer Beziehung zu begegnen, daß man den Bestrebungen nach Differential-Zöllen als Schreckbild Retorsionen der in Nachtheil kommenden Nationen entgegen hält. Angenommen, diese Drohung wäre mehr als ein Schreckbild, müßte man es einer so großen Nation, wie der deutschen, nicht als Feigheit anrechnen, wenn sie es nicht wagen wollte, sich mit allen andern Völkern auf eine Linie zu stellen, wenn sie ruhig noch fernerhin die ihr angethane Unbill duldete? Und in der That, haben doch die andern, uns benachtheiligenden Nationen sich nicht zu beklagen, wenn wir ihnen vollständige Reciprocität bieten! Aber auch abgesehen hiervon, der Zollverein hat Retorsionen nicht zu erwarten. Lehrt doch die Erfahrung der neuesten Zeit, daß England, welches hier doch zumeist in Betracht kommt, weder gegen Frankreich, als dies 1842 durch den hohen Schutz seiner Leinenmanufactur den englischen Interessen augenfälligen Abbruch that, noch gegen Nordamerika wegen Annahme des hohen Schutztarifs im Jahre 1841, noch gegen Belgien wegen dessen Differential-Zoll-Systems vom Jahre 1845, noch gegen Spanien, einige italienische Staaten und Schweden, welche in gleicher Richtung zur Schirmung ihrer Handels- und Gewerbsinteressen vorschritten, Repressalien geübt hat.

Mögen solche Deutschland gegenüber früher aber auch möglich und ausführbar gewesen sein; nachdem es die heutige Blüthe erlangt hat, nachdem es ein so ungeheurer Markt fremder Producte geworden ist, würden diejenigen Länder, deren Erzeugnisse dieser Markt vorzugsweise enthält, durch retorquirende Maaßregeln sich selbst den größten Schaden zufügen. Nur auf Eins mag noch hingewiesen werden. Was der Zollverein an Fabricaten einführt, ist er unter gegebenen Bedingungen selbst zu fabriciren im Stande; für das, was er an Producten und Rohmaterialien braucht, bieten sich ihm viele concurrirende Märkte dar; was aber England und Holland — und diese beiden Länder kommen

hier hauptsächlich in Betracht — aus den Zollvereinsstaaten beziehen, sind sie in der Hauptsache weder im Stande selbst hervorzubringen, noch vorläufig anders woher gleich vortheilhaft zu beschaffen. Denn so viel ist doch gewiß, daß diese beiden Länder nur ihren Nothbedarf aus den Vereinsstaaten beziehen, und daß ihre Politik lediglich eine Handelspolitik ist.

Wem ist jetzt nicht klar, daß Peels Reformen der Getreidegesetzgebung, weit entfernt der Verwirklichung eines in der Theorie als richtig anerkannten Princips zu huldigen, lediglich ihren Grund in dem Bestreben haben, England billigere Lebensmittel und hierdurch die Möglichkeit zu schaffen, wohlfeiler fabriciren zu können? Muß man nun eingestehen, daß nur aus diesem Grunde so tief in den Staatsorganismus Englands eingegriffen werden durfte, so ist es doch unglaublich, daß die Annahme von Differential-Zöllen Seitens des Zollvereins dasselbe Land zu Maaßregeln bewegen sollte, welche dem englischen Consumenten eben die Lebensmittel wieder vertheuern, die mit so großer Kampfanstrengung billig zu machen versucht worden sind. — Wir sind überzeugt, daß England trotz eines Differential-Zoll-Systems von Deutschland so lange Getreide und sonstige Lebensmittel beziehen wird, bis ihm selbige von anderswoher billiger geboten werden.

Hiernach erscheint auch die in einigen Ostseestädten entstandene Besorgniß einer Beeinträchtigung ihres Getreidehandels durch etwaige Retorsionen Seitens Englands nach Annahme eines Differential-Zoll-Systems durchaus eitel. Wohl aber mögen dieselben um dieses Handels wegen aus zwei andern Gründen besorgt sein. Peels vorhin erwähnte Änderungen in der Getreidegesetzgebung nehmen den Ostseehäfen die Vorzüge, die denselben ihrer geographischen Lage nach bisher beiwohnten. Denn an dem durch jene Reformen, so zu sagen, solider gewordenen Geschäfte werden Länder Europa's und Amerika's fortan sich betheiligen, die den Nachtheil ihrer größeren Entfernung von dem englischen Markte so reichlich durch die Wohlfeilheit ihres Products aufwiegen dürften, daß der

Getreide- und Produktenhandel der Ostseehäfen wesentlich in Frage kommen könnte.

Noch nirgends erwogen scheint uns aber der Einfluß zu sein, den das große über Europa sich ausdehnende Eisenbahnnetz auf die Art und Richtung des Getreidehandels ausüben wird. Unserer Ansicht nach werden in Zukunft die Stapelplätze für das Getreide in der Hauptsache nicht die Seestädte, sondern die großen Städte im Innern des Landes sein, welche, an Eisenbahnen gelegen, die Centralpunkte einer großen ackerbautreibenden Bevölkerung bilden. Das hier aufgespeicherte Getreide bietet seinem Eigenthümer den Vortheil, für solches je nach Wahl im entscheidenden Augenblicke den Markt aufzusuchen, auf welchem er dessen vortheilhafteste Verwerthung wird erwarten dürfen, — eine Wahl, die ihm so ziemlich abgeschnitten ist, sobald er sein Getreide bereits nach einem Hafenplatze zur dortigen Aufspeicherung und Verwerthung für Zeiten günstiger Conjunctur transportirt hat.

So dürfte z. B. Krakau ein großer Stapelplatz für das polnische und galizische Getreide werden, von wo aus die Märkte von Breslau, Berlin, Stettin, Hamburg, Wien und Süddeutschland so schnell und mit solcher Leichtigkeit in nicht zu ferner Zeit betreten werden möchten, daß selbst eine Verladung des Getreides seewärts gleich von den Waggons weg in den Seestädten in schleunigen Fällen vorkommen dürfte.

Genaue Berechnungen haben aber ergeben, daß zu Zeiten günstiger Conjunctur der höhere Preis der Beförderung auf den Eisenbahnen um so weniger hindernd sein wird, als die Differenz nicht übermäßig und durch die Aufspeicherung der Frucht in der Nähe ihres Erzeugungsortes und meistens unter den Augen ihres Eigenthümers nicht unbedeutende Ersparnisse gemacht sein werden.

So sehen denn allerdings die deutschen Ostseestädte sich in den Vortheilen, die sie bisher aus einem schwunghaften Getreidehandel gezogen haben, sehr wesentlich bedroht, — aber lediglich durch die inzwischen anders gewordenen Verhältnisse. Von einem zollvereinsländischen Differential-Zoll-Systeme haben sie für diese Branche ihres Geschäfts nicht nur nichts zu fürchten, sondern ein solches System stellt ihnen gerade durch Hebung der binnenländischen Industrie die günstige Aussicht, das,

was die Ungunst der Verhältnisse ihnen dort geschmälert hat, bei unverzagtem und rüstigem Fortschreiten auf andern Handelsgebieten vielfach wieder zu gewinnen. Die Erörterung, in welcher Weise dies geschehen dürfte, fällt indessen einer späteren Betrachtung anheim.

Erscheint es nun nach dem Vorigen nicht zweifelhaft, daß es durch Annahme eines Differential-Zoll-Systems nach und nach möglich sein werde, der Bewegung des deutschen Handels das Terrain zu öffnen, welches Deutschland gegenüber von andern Nationen schon seit lange einseitig ausgebeutet wird, so dürfte es andererseits ein unfehlbares Mittel sein, die deutschen Nordseestaaten, deren Particular-Interessen sie bestimmen, von dem Zollvereine entfernt zu bleiben, zum Anschlusse an diesen großen Verband zu bewegen.

Über die hohe Bedeutung des Anschlusses dieser Staaten an den Zollverein darf kaum etwas gesagt werden. Erst nachdem dieser erfolgt ist, wird eine Einigkeit unter allen deutschen Staaten in der Handelspolitik und ein festes Auftreten Deutschlands als Welthandelsmacht möglich sein. Die Anerkennung der verschiedenen deutschen Staaten als eine commercielle Einheit, Einführung einer deutschen Flagge, Vereinigung zu übereinstimmender Gesetzgebung im Handel und in der Schifffahrt, Beseitigung der Verkehrshindernisse, gleiches Recht im Handel und in der Schifffahrt unter allen Genossen des Bundes wäre die goldene Frucht jener so sehr ersehnten Vereinigung.

Inwiefern die Gerüchte gegründet sind, daß einzelne der deutschen Nordseestaaten nicht nur gegen Einführung eines Differential-Systems nichts hätten, vielmehr von Annahme eines solchen ihren Beitritt zu dem Zollvereine abhängig machen würden, — wissen wir nicht zu beurtheilen. Wir verhehlen indessen nicht, wie es dem Zollvereine besonders erwünscht sein müßte, wenn jene Staaten in der Annahme des in Rede stehenden Systems ein Entgegenkommen ihrer Wünsche und keine Röthigung erblicken würden.

Daß aber die Einführung von Differential-Zöllen auf die widerstrebenden deutschen Nordseestaaten, zumal die Hansestädte, in letzterer Weise einwirken müßte, geht aus folgender einfachen Betrachtung hervor.

Die obengenannten Städte sind in der Hauptsache bisher die Ver-

mittler des überseeischen Handels der Zollvereinsstaaten gewesen. Treten sie nun dem Zollverein nicht bei, so wird dieser Handel zwar nach wie vor ihrer Häfen sich bedienen, aber ihr Geschäft selbst kommt in die Gefahr, von einem Eigenhandel zu einem natürlich viel weniger abwerfenden Speditionshandel herabzusinken. Denn da es in der Consequenz eines Systems von Differential-Zöllen liegt, directe Importe aus überseeischen Ländern, welche hier schon die Bestimmung nach dem Vereinsgebiete erhalten haben, insofern sie auf vereinsländischen oder diesen gleichgestellten Schiffen erfolgen, zu begünstigen, so würden hanseatische Schiffe an diesem Handel keinen Antheil nehmen dürfen, und den Hansestädten also nur die Vortheile verbleiben, welche ihnen aus der naturgemäß nothwendigen Benutzung ihrer Häfen, durch die Spedition und den mit dem bloßen Schifffahrtsverkehre verbundenen Verdienste zufließen. Ein solches Verhältniß aber scheint uns den Flor dieser Städte zu sehr zu benachtheiligen, als daß sie nicht geneigt sein sollten, den Staaten des Zollvereins die Hände zu bieten.

Es ist von verschiedenen Seiten darauf hingedeutet worden, wie differirende Zölle eine Erschwerniß des Handels dadurch verursachen würden, daß sie zwingen, den Ursprung der für den Zollverein bestimmten Zufuhren, die Art und Weise der Importation und die Nationalität der Schiffe festzustellen, so wie die Waaren von dem Importhafen bis zum Übergange in das Vereinsgebiet zu controliren. Daß dergleichen Feststellungen an und für sich ein übergroßes Hinderniß nicht sind, ersieht man an den unter einem solchen Systeme im großartigsten Maaßstabe Handel treibenden Nationen. Eine desfallsige Befürchtung für den zollvereinsländischen Handel würde uns aber ebenso eitel erscheinen, als wir z. B. die Besorgniß für ungegründet halten, daß eine Besteuerung der Importe nach ihrem Werthe — die wir allein als für jede Industrie segensreich erachten — von uns minder leicht zu ertragen wäre, als von andern Staaten. Im vorliegenden Falle zweifeln wir auch an der bereitesten Geneigtheit der Staaten, zu denen die betreffenden Importhäfen gehören, keinen Augenblick, uns zu gestatten, alle diejenigen Einrichtungen und Maaßnahmen daselbst zu treffen, die im Interesse unserer angedeuteten Controle nothwendig erscheinen, — zu-

mal wir bei einem Systeme von Differential-Zöllen das geeignetste Mittel zu Unterhandlungen mit diesen verschiedenen, unter einander noch dazu concurrirenden Staaten besitzen.

Indessen angenommen, die durch das neue System nothwendigen Anordnungen belästigten den Handel einigermaßen erheblich, — vor der Größe des zu erreichenden Ziels schwinden alle kleinen Bedenken.

Nachdem bis dahin über den Einfluß gesprochen worden ist, welchen ein System von Differential-Zöllen auf die Stellung Deutschlands den übrigen Staaten gegenüber ausüben dürfte, erlauben wir uns im Folgenden kurz unsere Ansichten über die Wirkung desselben auf den Handel und die Industrie des Zollvereins selbst darzulegen. Vorgängig ist hierbei nur zu bemerken, daß, jemehr jene Stellung ihrem Ideale sich nähert, natürlich ihr Einfluß auf Handel und Industrie um so größer wird, und daß hier eine vollständige Wechselwirkung Statt finden möchte.

Einige Worte über die Rhederei der Staaten des Zollvereins und die wahrscheinlichen Wirkungen jenes Systems auf diese mögen unsere Erörterungen einleiten.

Der Zustand der zollvereinsländischen Handelsflotte mag als ein nicht ganz ungünstiger betrachtet werden können, insofern man nur auf die Gesammtlastenzahl der ihr zugehörigen Schiffe Rücksicht nimmt. Denn dieselbe umfaßte im Anfange dieses Jahres mit Einschluß der Dampfschiffe und Küstenfahrzeuge mehr als 120,000 Lasten. Jemehr indessen dieses, andern Staaten gegenüber nicht ungünstige Verhältniß auf den Verbrauch und die Regsamkeit des hinter der Küste liegenden Landes spricht, desto trauriger erscheint es, wenn man die Qualität der Schiffe in's Auge faßt und nun kennen lernt, daß nur wenige derselben für die Fahrt nach transatlantischen Gegenden geeignet und bestimmt sind.

Die großen Mengen an Colonialproducten: Caffee, Zucker, Reis, Tabak u. s. w., sowie die Baumwolle, welche innerhalb des Zollvereins consumirt werden, gelangen nur zum allerkleinsten Theile auf Schiffen des Zollvereins nach Europa.

Mit ein Hauptgrund des Darniederliegens dieses Theils der Rhe-

[illegible] ist offenbar in den Maaßnahmen fremder Staaten zu suchen, welche eine Bevorzugung des eigenen betreffenden Gewerbes, sowie der heimischen Industrie überhaupt abzwecken.

So hat die spanische Regierung den Verkehr mit Cuba durch so hohe Zölle erschwert, daß die Schiffe der Vereinsstaaten fast gänzlich von aller Theilnahme an demselben ausgeschlossen sind.

Englischen Schiffen gestattet die deutsche Liberalität, von allen Ländern der Erde nach deutschen Häfen Ladungen zu bringen, während deutschen Schiffen eine solche Fahrt nach englischen Häfen verboten ist.

Die Beeinträchtigung der deutschen Schifffahrt Seitens der Niederlande ist, um auch noch hieran zu erinnern, bekannt genug und vorhin auch schon berührt.

Daß wir die Abstellung dieser Benachtheiligungen der Zollvereinsländer von einem Differential-Zoll-Systeme erwarten, haben wir schon oben als unsere Überzeugung ausgesprochen; wir sind aber auch der Ansicht, daß durch die Annahme eines solchen Systems unserer Rhederei unmittelbare Hülfe werde geleistet werden. Denn bei der Bevorzugung der directen Fahrt werden die betreffenden Schiffe sicherlich nach denjenigen transatlantischen Staaten hin dirigirt werden, welche Colonial-Producte der gedachten Art zu liefern im Stande sind, und bei denen eine Benachtheiligung unserer Flagge nicht Statt findet.

Während hiernach die bereits vorhandenen, zu transatlantischen Fahrten eingerichteten Schiffe reichlich Beschäftigung finden, ist auch eine erhebliche Vermehrung dieses Zweigs der Rhederei um so zuverlässiger zu erwarten, als sie sich auf einen dauernden Gewinn sichere Rechnung machen darf, und ja auch späterhin fremden Schiffen der Vorzug der nationalen Flagge immer nur unter der Bedingung einzuräumen sein möchte, daß dagegen unserer Rhederei gleiche Rechte zugestanden werden.

Der Ausdehnung der heimischen Rhederei wird die Billigkeit im Baue der Schiffe, ihre Seetüchtigkeit und die anerkannte Geschicklichkeit und Zuverlässigkeit des Schiffsvolkes und seiner Führer sehr zu Hülfe kommen.

Es mag hier aber auch auf die Vortheile hingewiesen werden, welche der Bevölkerung durch den Bau und die Ausrüstung einer großen Anzahl kostbarer, gekupferter Schiffe, durch die Verproviantirung derselben, die Gage der Schiffsmannschaft, die im Lande bleibenden Assecuranzprämien zufließen. Würde hiernach der betreffende Seehandel vorherrschend mit vereinsländischen Schiffen betrieben, so hätten durch die eben geschilderten Verhältnisse nicht allein die der Küste nahe gelegenen Gegenden Theil an diesen Vortheilen, sondern solche dürften sich tief in's Land hinein erstrecken, indem der große Verbrauch, zumal an Gegenständen der Consumtion, ein Nachrücken der Producte der entfernteren Gegenden zur Folge haben müßte, für welche der steigende Wohlstand der Küstenländer stets zahlungsfähige Abnehmer bieten würde.

Es sind aber auch Besorgnisse laut geworden, daß ein System von Differential-Zöllen auf die bestehende Rhederei des Zollvereins nachtheilig einwirken könnte, indem solche auf den Zwischenhandel in der Hauptsache eingerichtet sei, und dieser durch die Bevorzugung directer Importe wesentlich beschränkt werden dürfte.

Hiergegen ist zu bemerken, daß der größte Theil der Ladungen, die unsere Schiffe z. B. aus England — und dieses Land steht bei derartigen Betrachtungen für uns stets obenan — holen, durchaus nicht aus Gütern besteht, die durch das Differential-Zoll-System getroffen werden. Denn Eisen, Kohlen, Salz, Manufacte vielerlei Art hindern diese Zölle durchaus nicht, nach wie vor von England zu nehmen, insofern diese Gegenstände ja in die Categorie des directen Handels fallen. Was aber im Übrigen der bestehenden Rhederei verloren gehen sollte, das, haben wir die Überzeugung, wird reichlich durch die zunehmende Nachfrage nach den gedachten Waaren innerhalb der Vereinsstaaten ausgeglichen werden, welche eben von dem durch die Ausdehnung unseres überseeischen Handels gesteigerten Wohlstande und der erlangten größeren Erwerbsfähigkeit zu erwarten ist.

So hob der Verkehr zwischen den vereinigten Staaten von Nordamerika und England sich da am meisten, als jene im gesammten Schifffahrtssysteme strenge Gegenseitigkeit und Vergeltung gegen dieses durchführten. Ein Beweis dafür, daß der Verkehr durch wahrhaft schützende

Gesetze nicht vermindert wird, daß er vielmehr lediglich von der innern Entwickelung der verschiedenen Länder abhängt.

Die Rhederei ist aber zunächst bestimmt, dem Handel zu dienen, und welchen Vortheil dieser aus einer zureichenden und wohlausgerüsteten einheimischen Handelsflotte zu erwarten hat, geht aus dem als unbestritten anzusehenden Satze hervor, daß eben ein regelmäßiger, ungestörter Handelsverkehr nur mittelst eigener Schiffe möglich ist. Denn fremde, in den Häfen gelegentlich sich findende Fahrzeuge können die Basis eines dauernden Verkehrs um so weniger bilden, als auch sie vorzugsweise dem Handel ihres Landes zu dienen bestimmt sind, und deshalb oft die Erscheinung darbieten, daß sie nach geschehener Ausladung in fremden Häfen in Ballast ohne Weiteres nach ihrer Heimath zurückkehren.

Alle die Benachtheiligungen, denen die Flagge der zollvereinsländischen Schiffe in vorhin geschilderter Art ausgesetzt ist, treffen natürlich auch dessen Handel. Derselbe leidet sowohl durch die Höherbelastung der Flagge, wie auch durch die Erschwerung der indirecten Waareneinfuhr in fremde Länder. Über die Bedeutung dieser für uns in Bezug auf England ist oben schon Einiges gesagt worden. In gleicher Weise sieht sich aber der vereinsländische Handel fast allen andern bedeutenden Staaten gegenüber beschränkt.

Da beispielsweise, wie vorhin angegeben, Spanien die Einfuhr nach Cuba auf nicht spanischen Schiffen durch hohe Zölle erschwert hat, können von Deutschland aus dorthin Sendungen füglich nur mit spanischen Schiffen gemacht werden. Diese fahren nur zu sehr hohen Frachten, so daß deutsche Erzeugnisse, die solche nicht zu tragen vermögen, von dem Absatze dorthin ausgeschlossen bleiben.

England bringt seine eigenen Erzeugnisse nach transatlantischen Gegenden und führt aus diesen als Rückfracht Colonialwaaren Deutschland zu, oder es versorgt uns aus seinen englischen Lagern mit dergleichen Waaren, während wir weder befugt sind, Colonialwaaren aus deren Erzeugungsländern, noch von unseren Märkten nach England zu verschiffen.

Den eigenen deutschen Markt theilt daher wohl der

deutsche Kaufmann mit jedem fremden Mitbewerber, doch ist er von der Concurrenz auf dem fremden Markte ausgeschlossen.

Der Hauptabsatz für die reiche Production Java's findet ebenfalls an den Zollverein statt, von dessen Märkten ihr die gleichartigen Artikel Amerika's zurückzudrängen stets mehr gelingt. Weil nun der Zollverein, zumal wegen der dort bestehenden früher schon berührten Gesetzgebung, nach Java nichts von Erheblichkeit einzuführen vermag, ist dieses Überhandnehmen der holländischen Colonialproducte bei uns auf Kosten der amerikanischen Erzeugnisse um so verderblicher für unseren Handel, als wir mit den betreffenden Ländern Amerika's im Verkehre und Austausche selbst erzeugter Gegenstände uns befinden.

Auch zur Überwindung dieses Übelstandes würden wir ein System differirender Zölle lediglich geeignet erachten.

Indem diese den directen Handel bevorzugen, geben sie den Reiz, die Producte, welche wir jetzt im Wege des Zwischenhandels beziehen oder in fremden Schiffen erhalten, aus den Erzeugungsländern selbst zu holen, welche unsere Flagge nicht ungünstig behandeln, und mit diesen in innige Handelsverbindungen zu treten.

Man hat Bedenken erhoben, ob nicht der Mangel an, zur weiteren Fahrt geeigneten Schiffen dem directen Handel nach transatlantischen Ländern Seitens des Zollvereins große Hemmnisse in den Weg legen dürfte. Und in der That möchte die Marine der Staaten des Zollvereins jetzt nur im Stande sein, zum kleineren Theile die große Masse von Colonialwaaren herbeizuschaffen, welche der Zollverein importirt. Denn selbige hat bereits im Jahre 1843 über 130,000 Lasten betragen. Legt man indessen auch auf die voraussichtlich in schneller Progression durch den Schiffbau und den Ankauf steigende Zahl passender Fahrzeuge minderen Werth, da doch trotz alles zu erwartenden Eifers bis zur Schaffung einer ausreichenden Flotte längere Zeit vergehen dürfte, so ist doch mit Sicherheit zu erwarten, daß andern seefahrenden Staaten gegen Gewährung völliger Reciprocität der Mitbewerb in unseren Häfen gestattet, auch der Kreis der Zollvereinsstaaten durch den Hinzutritt der Hansestädte in nicht zu ferner

Frist erweitert werden wird. Durch die auf weite Touren eingerichtete Handelsflotte der Hansestädte allein möchte der Bedarf ausreichend ergänzt werden.

Wie aber Rhederei zunächst dem Handel dient, so dienen beide der Industrie, hauptsächlich indem sie den Absatz einheimischer Fabricate auf den fremden Märkten, und zumal denen außerhalb Europa's, vermitteln. Welche Erfolge von einer weisen Gesetzgebung für die Blüthe dieser in so inniger Wechselwirkung stehenden Richtungen menschlicher Thätigkeit zu erzielen sind — insofern überhaupt die für den Aufschwung derselben nöthigen Elemente nicht fehlen — davon giebt uns die Größe Englands das beste Zeugniß. Fast könnte man sagen, daß die Industrie und der Handel dieses Landes für die ganze Erde die Regel geworden sei, zu der sich Verkehr und Industrie aller andern Völker nur wie Ausnahmen verhalten.

Die Industrie des Zollvereins steht leider ebenfalls nicht auf der Stufe, zu der sie durch die Größe und die natürliche Beschaffenheit seines Gebiets, sowie durch den Fleiß und die Intelligenz seiner Bewohner berufen ist. Zwar kann es nicht geleugnet werden, daß, wenn man das Ganze überblickt, die vereinsländische Industrie Fortschritte gemacht habe und im Fortschreiten begriffen sei. Wir glauben indessen nicht zu irren, wenn wir diese, gegen früher beziehungsweise nicht ungünstigen Verhältnisse vornehmlich der inneren Entwickelung der verbündeten Staaten, hervorgerufen durch freie Bewegung auf dem der Zollschranken entledigten Terrain, und den Segnungen eines langjährigen Friedens zuschreiben.

So lange eine Industrie noch nicht bis zu der Höhe gelangt ist, daß sie für ihre Erzeugnisse den Weltmarkt braucht, wirken auf sie Beschränkungen, wie solche unser auswärtiger Handel stets erfahren hat und noch erfährt, und der zum Theile durch diese bewirkte Mangel an Absatz nach außenhin minder unvortheilhaft, indem derartige Industrien in dem Gebiete ihres Staats zulängliche, wenn gleich durch fremde Concurrenz auch hier nicht ausschließliche Märkte zu finden pflegen.

Hat aber eine Fabrication diese Grenze überschritten, so wird ein lohnender Absatz nach außenhin für sie Lebensbedingung. Keine Industrie Deutschlands ist je entwickelter gewesen als die Leinen-Industrie. Leben ja doch die Zeiten noch im Gedächtnisse Vieler, in denen das deutsche Leinengeschäft das erste auf der Erde war, und Fleiß und Wohlstand über so bedeutende Gebiete des Vaterlandes verbreitete. Wie tief ist jetzt aber diese Industrie gefallen, die ehemals den Stolz des Landes bildete, und welches Elend ist in Folge dieses Sturzes über ganze Provinzen gekommen! und wo ist die Grenze, bis zu der uns diese Fabrication verbleiben wird? Denn nicht nur von den fremden Märkten hat die englische Industrie uns fast schon gänzlich verdrängt; sie bedroht uns in unserer Heimath selbst.

Dergleichen traurige Ereignisse hätten in dieser Größe uns schwerlich treffen können, wenn unsere Verbindungen nach außen hin ausgebreiteter und auf einer festeren Basis begründet gewesen wären.

Je mehr ein Land von einem andern zu kaufen im Stande ist, desto mehr setzt es naturgemäß dorthin an Gegenständen eigener Production und Fabrication ab. Trotzdem nun, daß Deutschland ein so bedeutender Consument transatlantischer Producte ist, genießt es die Vortheile, welche mit dem Einkaufe und der Beschaffung derselben verbunden sind, nur in sehr geringem Maaße. Der größte Theil dieser Vortheile fließt fremden Nationen, und zumal wieder England zu: Dieses sendet seine Fabricate auf jene Märkte, kauft die fraglichen Producte, sie als Rückfracht betrachtend, dort ein, sendet selbige nach Europa und giebt ihnen nachträglich meistens ihre Direction nach deutschen Plätzen. Hiernach dient die Consumtionsfähigkeit Deutschlands in der Hauptsache dem englischen Handel und der englischen Industrie, und verhilft beiden, unseren größten Rivalen, zur Erlangung stets wachsender Größe. Wollte man einwenden, es möchte gegenwärtig Deutschland Gegenstände eigner Fabrication dorthin senden, von wo England im Tauschverkehre Colonial-Producte holt, und jene gegen dergleichen Artikel umsetzen, so hätte man nicht in Erwägung gezogen, daß die Engländer, aufgemuntert und geschützt durch ihre

Navigations-Acte, dem Deutschen bereits zuvorgekommen sind, und die überseeischen Consumenten über ihr Bedürfniß zu kaufen keinen Anlaß haben.

Zwar ist es richtig, daß auch englische und überhaupt nicht vereinsländische Schiffe zuweilen zollvereinsländische Waaren exportiren. Indessen ist die Quantität dieser nur gering, und das ganze Verhältniß der Art, daß bei seiner Regellosigkeit dauernde Vortheile für unsere Industrie nicht zu erwarten stehen.

Die oben schon erwähnte Hamburger Denkschrift ist der Ansicht, daß die Werthe der Ausfuhr deutscher Fabricate und Producte — als welche letztere doch auch bei Aufstellung einer Bilanz in Rechnung zu ziehen seien — mit denen der Einfuhr ungefähr sich ausglichen, und knüpft an diese Behauptung allerlei Folgerungen, auf deren Betrachtung wir hier nicht eingehen, ohne sie für richtig anzuerkennen. Diese Schrift nimmt aber irrthümlich an, daß alles aus dem Zollvereine zum Export kommende Getreide, alle Kleesaat, aller Zink u. s. w. deutschen Ursprungs sei. Sie übersieht, daß durchschnittlich die Hälfte des exportirten Getreides aus Polen und Rußland eingeführt ist, daß die Kleesaat in noch größerem Maaße jenen Ländern ihren Ursprung verdankt und auch große Quantitäten Zink von dorther kommen. Abgesehen hiervon, haben wir aber oben vorgestellt, was von der Dauer der auswärtigen Märkte für unsere Producte zu erwarten ist. Gegenwärtig, indem wir namentlich England gestatten, uns auszubeuten, erhöhen wir die Consumtionsfähigkeit dieses Landes und haben dorthin einen Markt für unsere Production; später, falls inzwischen unsere Verhältnisse sich nicht günstiger gestaltet haben sollten, dürfte uns der Markt fehlen, trotz dem, daß wir fortfahren, zu Englands Größe beizutragen.

Wir sind nun der Ansicht, daß durch das von uns befürwortete System von Differential-Zöllen der vereinsländischen Industrie wesentlich aufgeholfen werden dürfte.

Gehen unsere Schiffe nach transatlantischen Ländern, um dort direct die Waaren zu holen, die in so großen Massen zu verbrauchen uns die Bedürfnisse und Ange-

wohnungen der gegenwärtigen Gesittung zwingen, so führen sie dorthin auch unsere Fabricate.

Es wird dies unzweifelhaft sein, sobald unsere Fabricate nur an Preiswürdigkeit auf einer Stufe mit den gleichartigen Erzeugnissen fremder Industrie stehen. Ein solches Verhältniß ist in vielen Fabricationsbranchen in der That vorhanden.

Trotz des Sinkens unseres Leinengeschäfts ist dasselbe doch noch nicht gänzlich von den hier in Betracht kommenden auswärtigen Märkten verdrängt, und es läßt sich eben aus ausgedehnteren überseeischen Verbindungen ein Aufschwung desselben um so mehr erwarten, als ein solcher den Impuls giebt, nicht nur die Fabrication selbst zu verbessern, sondern auch neue, allen Anforderungen der Mechanik entsprechende Etablissements zu begründen.

Die Verarbeitung der Baumwolle hat in neuester Zeit große Fortschritte im Zollvereine gemacht, und es ist bereits vielfach gelungen, den Erzeugnissen dieser, unter den ungünstigsten Verhältnissen arbeitenden Fabrication lohnenden überseeischen Absatz zu schaffen.

Ein noch günstigeres Zeugniß kann man unserer Halbwollen- und Wollen-Industrie geben, die mit der englischen schon seit lange in rüstigen Mitbewerb getreten und nur der vermehrten Absatzwege bedarf, um zu großer Höhe sich zu schwingen.

Auch unsere bedeutende Zinkproduction bietet ein in jenen Gegenden gesuchtes Material für den Austausch der Erzeugnisse.

Aber Absatz und Fabrication stehen in der innigsten Beziehung zu einander; je größer jener ist oder zu werden in Aussicht steht, desto rühriger ist diese, qualitativ und quantitativ sich zu fördern, zumal in einem Lande, wie dem unseren, in welchem jede der Industrie gebotene Hülfe redlich für Emporbringung des Geschäfts benutzt und binnen Kurzem für den Consumenten vortheilhaft wird, indem die entstehende Concurrenz der heimischen Fabricanten untereinander die Preise auf das Minimum herabzubringen nie noch verfehlt hat. Der Consument hat aber von dem directen Importe der überseeischen Producte einen nicht unerheblichen Vortheil auch dadurch, daß dieselben ihm billiger

darzubieten sein werden. Naturgemäß wird stets aus erster Hand am Billigsten gekauft, wiewohl nicht in Abrede gestellt werden soll, daß in einzelnen Fällen durch gewisse Verhältnisse ein und derselbe Gegenstand im Zwischenhandel billiger dürfte zu haben sein, als im directen Bezuge. Wenn gegenwärtig zuweilen Producte transatlantischer Länder in England billiger gekauft werden, als an ihren Erzeugungsorten, so möchten dergleichen Fälle später unzweifelhaft auch in Bezug auf deutsche Zwischenmärkte eintreten, sobald dieselben zu großen Stapelplätzen für transatlantische Artikel geworden sind.

Die Beförderung des Austausches unserer Fabricate auf jenen Märkten gegen den Bezug der für die deutsche Industrie unentbehrlichen Rohmaterialien und Consumtionsartikel außereuropäischen Ursprungs wird unserer Industrie aber eben auch dadurch zur Hülfe kommen, daß sie derselben auf dem Continente große und nahe Märkte zum Einkaufe des Fabrications-Materials schafft. Englands industrielle Größe beruht mit darauf, daß es in der Nähe der Fabricationen die größten entsprechenden Märkte besitzt. So würde der ungeheuere Aufschwung der Baumwollen-Industrie Englands ohne große nahegelegene Stapelplätze für das rohe Material kaum möglich gewesen sein, und der Flor Manchesters hängt wesentlich mit dem großen Baumwollenmarkte zusammen, welchen ihm das nahe Liverpool bietet.

Der Mangel ähnlicher großer Märkte in seinem Gebiete hat den Aufschwung der Industrie des Zollvereins wesentlich behindert, und zumal der Verarbeitung der Baumwolle großen Schaden gethan. Ist es doch vorgekommen, daß durch das Verwintern englischer Baumwollen- und Twistladungen die vereinsländischen Fabricanten einige Zeit des Materials für ihre Beschäftigung haben entbehren müssen! Aber abgesehen von dergleichen einzeln dastehenden Fällen, zwingt natürlich die Entfernung des Marktes den Fabricanten, sich auf längere Zeit zu versorgen, bringt ihm Zinsverluste, und beraubt des Vortheils, sich stets das für jeden Auftrag passendste Material auszusuchen. Gelangt doch sächsische baumwollene Waare auf den englischen Markt, von dem die Baumwolle zu ihrer Herstel-

lung gekauft ist. Also trotz dem, daß diese, wiewohl in anderer Gestalt, abermals den Weg dorthin macht, von wo sie gekommen ist, findet sie daselbst einen Markt. Freilich ist der Verdienst gering; aber er wäre schon größer, wenn das Material auf einem nahen continentalen Markte zu kaufen gewesen wäre, indem schon an den Transportkosten ein Vortheil sich herausgestellt hätte.

Ja es fehlt der deutschen Industrie nirgends an Rührigkeit, gutem Willen und Intelligenz; nur die Bedingungen, unter denen sie sich zu entfalten hat, sind äußerst ungünstig für sie.

Unter uns Unterzeichneten befinden sich nur wenige Fabricanten, und wir können daher der Industrie um so unbefangener dieses Lob geben. Wir sind in der großen Mehrzahl ausschließlich Kaufleute, und es wäre unser nächster Vortheil, unbekümmert um die Industrie, welche die Objecte unseres Handels geschaffen hat, dort zu kaufen, wo wir die preiswürdigste Waare finden. Aber wir sind von der Wahrheit, daß Handel und Industrie neben einander stehen müssen, wenn für den großen Staatsverband, in dem wir leben, die Vortheile entspringen sollen, die ihm naturgemäß zukommen, zu lebhaft überzeugt. — Wir machen nur noch auf den Einfluß aufmerksam, den ein blühender Handel und eine lohnende Industrie auf die Producte unsers Bodens und alle agronomen Gewerbe ausüben würde. Nur die Industrie im Bunde mit dem Handel ist im Stande, die Consumtionsfähigkeit des Zollvereins in dem Grade zu steigern, daß die Bewohner desselben, ähnlich wie dies in England der Fall ist, die besten Abnehmer des Landmannes sind, und Consumenten außerhalb nicht gesucht zu werden brauchen. Möchte doch bei uns ein solcher Zustand früher eingetreten sein, als die oben geschilderten Verhältnisse, welche den dauernden Absatz unserer Producte in so ernste Frage stellen!

Wir wiederholen es: nur in der Annahme eines Systems von Differential-Zöllen sehen wir gründliche Abhülfe für die geschilderten Mißstände. Dieses wird uns eine wahre Handelsfreiheit zu erkämpfen helfen und inzwischen auf die Hebung der fabricirenden und producirenden Thätigkeit des Zollvereins so günstig einwir-

ken, daß, nachdem das große Ziel errungen, diejenigen Fabricationen, welche eine natürliche oder eine gleich breite Basis mit Industrieen anderer Staaten innerhalb des Zollvereins finden, groß dastehen und keine Concurrenz auf irgend einem Markte der Erde zu fürchten haben werden. Diese unsere innigste Überzeugung in Bezug auf den Stand und die Zukunft unseres Handels und unserer Industrie haben wir Einem Hohen Ministerium auszusprechen nicht versäumen wollen.

VIII.

An ein Königliches Hohes Ministerium der Finanzen und des Handels in Berlin, die Einführung eines Differential-Zoll-Systems betreffend *).

Erfurt, den 18. November 1847.

Obwohl ehrfurchtsvoll unterzeichnete Handels-Kammer bereits zweimal, nämlich den 7. Decbr. 1846, bei Gelegenheit einer Eingabe, den holländisch-belgischen Vertrag betreffend, und das anderemal den 31. Jan. a. c. bei Überreichung unseres Jahresberichts mit kurzen Worten auf die Einführung eines Differential-Zoll-Systems antrug, so hält sie es jedoch jetzt, wo von so vielen und entgegengesetzten Seiten gewichtige Stimmen sich für die Einführung eines solchen Systems laut und dringend aussprechen, nach reiflicher Überlegung für ihre unabweisliche Pflicht, sich in gleichem Sinne bei Einem Hohen Ministerium des Handels und der Finanzen zu verwenden, um auch ihrerseits dahin zu wirken, daß durch Gegendemonstrationen eine Maaßregel nicht gehemmt oder verkümmert werde, deren Einführung für den Aufschwung unserer theilweise immer noch siechenden Industrie von den segensreichsten, umfassendsten Folgen begleitet sein und in der Geschichte unseres national-industriellen Entwickelungsganges jedenfalls eine neue Epoche eröffnen würde.

Es würde unbescheiden sein, wollten wir Ein Hohes Ministerium mit einer neuen und detaillirten Erörterung aller für die Einführung

*) Ich habe diese Denkschrift den Verhandlungen der schlesischen Gesellschaft für vaterländische Cultur, Section für Statistik und National-Oeconomie entnommen, welcher diese Schrift von der Handels-Kammer zu Erfurt zur Kenntniß mitgetheilt worden ist. Aus besonderen Gründen bemerke ich dies hierbei ausdrücklich.

Der Herausgeber.

der großen Maaßnahme sprechenden Gründe, deren Werth Hochdasselbe längst erkannt haben wird, aufs Neue behelligen, und beschränken wir uns daher bloß auf eine gedrängte Entwickelung der hauptsächlichsten Argumente.

Über ein Differential-Zoll-System des Zollvereins, das den directen Export nach überseeischen Ländern in Schiffen des Vereins und der mit ihm vertragsmäßig verbundenen Nationen und den directen Import von eben daher wesentlich begünstigen würde, in seinen Wirkungen auf

1) den bestehenden Handel des Zollvereins mit den europäischen und außereuropäischen Ländern, namentlich mit seinem mächtigsten Rivalen England,
2) auf die vereinsländische Rhederei,
3) auf die vereinsländische Industrie,

erlaubt sich in Bezug auf

1. die Kammer ehrfurchtsvoll zu bemerken, daß sie alle in dieser Hinsicht angeführten Befürchtungen, als würde ein solches Differenz-System von Seiten der durch Handel mit uns verbundenen Nationen und namentlich Englands, Retorsionsmaaßregeln hervorrufen, durchaus für eitel und unbegründet hält. — Das was diese theils in Bodenproducten, theils in Manufacten von uns beziehen, beziehen sie nur, weil sie ihren Bedarf davon von wo andersher nicht billiger decken können, und müssen sie nach wie vor beziehen, mag das zollvereinsländische Differenz-System sie von unserm Markte ausschließen oder nicht.

Wahrlich nicht aus Dankbarkeit dafür, daß seine Schiffe in Parität mit den vereinsländischen in unsern Häfen ein- und ausgehen, bezieht z. B. England von uns Schlachtvieh und Bodenerzeugnisse, sondern blos deswegen, weil es sie von nirgendsher billiger beschaffen kann, als von uns, und weil es durch die bei zollfreier Zulassung herbeigeführte Ermäßigung der Preise der ersten Lebensbedürfnisse und des dadurch ebenfalls herabgedrückten Arbeitslohnes der übermächtigen Concurrenz, die seine Industrie diesseits bereits ausübt, nur neue Ausdehnung verleiht.

Die Handelsgeschichte der neuesten Zeit hat es vielmehr zur Genüge

bewiesen, daß England gegen keinen der Staaten, die, um ihren Handel und ihre Industrie vor seinen Übergriffen zu schützen, ähnliche Schutzmaaßregeln ergriffen, Repressalien anwandte. Es ließ alle Maaßregeln, die Frankreich 1842 zur Hebung seiner Leinen-Industrie, die vereinigten Staaten zur Hebung ihres nationalen Gewerbfleißes 1841, ja sogar das vom kleinen Belgien angewandte Differential-Zoll-System gänzlich unerwiedert.

Derselbe Fall ist es ebenfalls mit Holland und den andern durch hohe Zölle und Differential-Zoll-Systeme gegen uns abgeschlossenen Staaten.

Es ist für uns eine niederschlagende Thatsache, daß jenes gegen den Zollverein, den Hauptabnehmer seiner Colonialen, seit einer Reihe von Jahren eine schnöde selbstsüchtige Handelspolitik befolgt, daß es alle dagegen erhobenen Reclamationen höhnend und mit sophistischen Interpretationen zurückwies, und in seinem Verkehre mit uns nur um so hochfahrender, unbilliger wurde, je bereitwilliger die hohen Staaten des Zollvereins es durch eingeräumte Concessionen zu einer Änderung seiner unbilligen Handlungsweise zu bewegen suchten. Weit entfernt, den kargen Absatz von diesseitigen Manufacten und Bodenerzeugnissen, die Holland, der Nothwendigkeit gehorchend, von uns beziehen muß, durch Einführung eines Differential-Zoll-Systems von Seiten des Zollvereins gefährdet zu sehen, wird ein solches System, als gerechte Wiedervergeltung einer jahrelang geduldeten Unbill, wenn es anders nicht den deutschen Markt für seine Java-Producte verlieren will, dasselbe unzweifelhaft zwingen, seinen Handel mit uns auf andere Principien zu gründen. Was eine kräftige nationale Handelspolitik in Bezug auf jenen Staat zu leisten vermag, davon liefern uns Rußland und das kleine Belgien den schlagendsten Beweis. —

Die Einführung eines Differential-Zoll-Systems wird also unsern mit den andern Nationen bestehenden Verkehr nicht nur nicht stören, sondern eben dadurch, daß es dem Zollvereine nach Außen mehr Geltung verschafft, uns aus der gedrückten Stellung, die wir den andern handeltreibenden Nationen gegenüber einnehmen, befreit, und diese letztern zu einer gerechtern Handelspolitik gegen uns zwingt, wesentlich fördern und sichern.

ad 2. Was den Einfluß eines solchen Differenz-Systems auf die vereinsländische Rhederei anbelangt, so sind wir der festen Überzeugung, daß es nur ein sehr heilsamer, wohlthätiger sein kann, wenngleich wir uns nicht verbergen wollen, daß diese glücklichen Folgen sich dann erst recht fühlbar machen werden, wenn die zollvereinsländische Rhederei bis zu dem Grade erstarkt sein wird, dem wachsenden Bedarfe des Vereins an Schiffen in directer überseeischer Fahrt zu genügen. Verflössen auch hierüber einige Jahre, so würde doch ein Vertrag mit den Vorländern des Vereins, den Hansestaaten, durch die den Schiffen derselben eingeräumte gleiche Berechtigung dem momentanen Mangel an vereinsländischen Schiffen abhelfen und dem Zollvereine eine Handelsflotte zur Verfügung stellen, die mehr, als ausreichend, zur Befriedigung seines vergrößerten überseeischen Verkehrs wäre. —

Daß aber ein solches Differenz-System mehr, als alles Andere, geeignet wäre, die Hansestädte zu bestimmen, ihren bisher befolgten Separatismus aufzugeben und, was außerordentlich wünschenswerth sein würde, dem großen Zollbunde als vervollständigende Glieder beizutreten, beweist eben die Animosität, mit der sie gegen die große Maaßregel in die Schranken treten, beweist die trügerische Dialectik, durch die sie alle Gründe für die unendliche Bedeutung eines solchen Systems für den Handel und Gewerbfleiß des Zollvereins zu unterwühlen suchen.

Wenn also von Seiten der Kaufleute und Rheder in den östlichen Provinzen, wie geschehen, mehrseitig Demonstrationen gegen die Einführung eines solchen Systems erhoben worden sind, wenn im Widerspruche gegen die überwiegende Majorität des industriellen Theils der Nation von daher noch immer Stimmen für die Fortsetzung der bisher bestandenen Handelsfreiheit ertönen, wenn sie ferner von der Einführung eines solchen Systems die nachtheiligsten Folgen für ihren Getreidehandel besorgen, so täuschen sie sich (dies ist unsere freimüthige Meinung) offenbar über ihr eigenes Interesse. Während der Verkehr ihrer Schiffe, der Natur der Sache gemäß, nach wie vor ungeschmälert seinen bisherigen, nicht differenzpflichtigen Artikeln zugewendet bleiben wird, muß ihre Rhederei unter der Wirkung des Systems bei entsprechender Thätigkeit und muthigem Unternehmungsgeist nur sichtlich an Aufschwung zunehmen. Kann dies wohl anders sein, wenn ein leben-

biger Verkehr uns mit transatlantischen Ländern verbindet, wenn wir für unsere Manufacte in directer Fahrt Colonialen als Retouren empfangen, und letztere nicht mehr auf englischen Schiffen als Retouren für englische Manufacturwaaren zu gewärtigen haben? —

Was aber den Getreidehandel der Ostseeprovinzen betrifft, der übrigens ganz unabhängig von allen andern von England gemachten Waarenbeziehungen ist, so ist derselbe durch die letzte Umänderung der englischen Getreidegesetze, die bald gänzlich erlöschen werden, jedenfalls in eine neue Phase getreten, und dürfte, gleichviel ob ein Differenz-System den Handel und Gewerbfleiß der Zollvereinsstaaten schirmen wird oder nicht, seine frühere Blüthe durch auswärtige Geschäfte nie wieder erreichen. Andere Länder, Rußland, Canada, Vereinigte Staaten ꝛc. sind mit ihnen auf dem englischen Getreidemarkte in Concurrenz getreten und dürften sie leicht durch die Billigkeit ihrer Bodenerzeugnisse überflügeln. — Mehr als hinreichenden Ersatz für die Einbuße nach Außen werden die Ostseeprovinzen nach Innen erhalten, wenn erst durch die Einführung des Systems, mit dem ein zweckmäßiger als der jetzige eingerichteter Zoll= und Rückzoll=Tarif, wie ein bereits von Seiten Eines Hohen Ministerii vorgeschlagener trefflicher Handels= und Schifffahrts=Vertrag Hand in Hand gehen könnte, ein neues, selbstständiges Leben in unserm Gewerbfleiße erwacht, und eben dadurch Tausenden fleißiger Arbeiter, die jetzt feiern und darben müssen, wieder Arbeit und Nahrung verschafft ist.

In den Ruf derselben Provinzen nach Handelsfreiheit endlich kann ehrfurchtsvoll unterzeichnete Handels=Kammer nur, aber wahrlich dann aus Herzensgrunde, einstimmen, sobald alle Schranken, die die mit uns handeltreibenden Nationen theils durch bedeutend höhere Zölle, als die unserigen, theils durch Differential=Zoll=Systeme gegen uns errichtet haben, gefallen sind, sobald eine allgemeine Handelsfreiheit das leitende Princip der Handelspolitik aller Nationen ist, und eine jede unter ihnen in ihren naturwüchsigen Zweigen der Industrie eine den andern unerreichbare Höhe erklommen hat.

Früher in einen solchen Ruf mit einzustimmen, jetzt dies zu thun, wo die Handelsfreiheit, die wir unter dem Schutze mäßiger Zölle allen Nationen gewähren, von ihnen unvergolten bleibt, wo sie in Folge

dessen unsere Märkte ausbeuten, und Englands übermächtige Concurrenz jeden Aufschwung unseres Gewerbfleißes darniederhält — würde die Kammer ebensowenig mit ihrer Überzeugung, als demgemäß mit ihrer Pflicht vereinbarlich finden.

ad 3. Wie segensreich aber schließlich ein solches Differenz-System auf das Gedeihen unserer heimischen Industrie einwirken würde, erhellt zum Theil schon aus dem Vorigen. Wie bereits angedeutet, erhalten wir bis jetzt unsere Colonialen entweder von Java über Holland, das unsere Manufacte gegen die des kleinen Belgien auf eine wirklich empörende Weise durch die Differenz-Zölle getroffen hat, oder, als Retouren für von England verschickte englische Manufacturwaaren, von Brasilien und andern transatlantischen Staaten. Unsere Exporten dahin stehen in keinem Verhältniß zu den Importen von daher, und sind an keinen regelmäßigen Austausch gebunden. Ein Differenz-System würde dies Mißverhältniß zu Gunsten unserer vaterländischen Industrie unfehlbar ändern. Während der ungeheure deutsche Markt sich dann auf productionsländischen Schiffen in directer Fahrt ohne Vermittelung eines Dritten versorgte, würden diese dadurch zugleich in den Fall gesetzt, unsere Fabricate nach den Productionsländern als Retouren überzuführen; und so auch umgekehrt. Ein regelmäßiger Austausch unserer Industrie-Erzeugnisse gegen überseeische Bodenerzeugnisse würde dadurch hervorgerufen und unserem Gewerbfleiße jenseits des Meeres ein fester Markt geschaffen, dessen er bis jetzt theilweise ganz entbehrte.

Welchen Antrieb zur gedeihlichsten Entwickelung ein solcher Abzugsweg unserer Industrie ertheilen, wie mächtig er das ihr zum Hebel dienende zähe, aber kräftige deutsche Element anregen würde, sich vollständig zu emancipiren und auf die Höhe der Zeit zu schwingen, bedarf keiner Frage. So dürftig und unsicher sie unter dem Drucke der gegenwärtigen Umstände auch in vielen Zweigen noch dasteht, so große Fortschritte hat sie dennoch trotz dieser Ungunst der Zeiten gemacht. Wir verkennen dies keineswegs, aber wir finden auch hierin einen schlagenden Beweis dafür, daß es nur einer solchen Wendung der Dinge bedürfen wird, um ihr ein regeres Leben einzuflößen.

Ein Aufschwung dieser Art würde aber der fortschreitenden Verarmung einen Damm entgegensetzen, ganzen Districten ihre verlorene

Industrie theilweise wiedergeben und mit der Erwerbsfähigkeit auch den gesunkenen Wohlstand der Nation wieder heben.

Soweit unsere Gründe, die wir nur ganz im Allgemeinen dem höheren Ermessen Eines Hohen Ministerii unterbreiten. Sie fließen aus unserer Überzeugung. Gestützt auf sie, wagen wir Einem Hohen Ministerio unser dringendes Gesuch ehrfurchtsvoll dahin auszudrücken:

„daß Hochdasselbe unsere, wie so viele andere von allen Seiten
„eingegangene, denselben Gegenstand im gleichen Sinne behan-
„delnde Anträge näher prüfen und, nach Befund der Umstände,
„den heißen Wunsch des industriellen Theils der Nation:
„„durch Einführung eines Differential-Zoll-Systems unserer
„„Industrie einen regelmäßigern und gesichertern überseeischen
„„Markt, unserer Rhederei einen festern Boden und gedeihli-
„„chern Aufschwung, dem Zollbunde selbst aber durch diese
„„Maaßregel mehr Achtung und Geltung nach Außen zu ver-
„„schaffen,""
„hochgeneigtest gewähren wolle."

Nicht das eigene Interesse veranlaßt uns zu dieser unterthänigen Eingabe. Wir vertreten nur wenige Fabriken hier, und unter ihnen sind kaum zwei, die einen beschränkten Absatz nach jenseits des Meeres unterhalten. Die Aufforderung dazu fanden wir lediglich in unserer Liebe zum gemeinsamen Vaterlande, das wir in commercieller und industrieller Hinsicht ebensogern glücklich nach Innen, wie geachtet nach Außen, ihm die Stellung als Handelsmacht unter den Nationen eingeräumt sehen möchten, die ihm vor vielen andern gebührt.

Die Handels-Kammer.
Lucius.
Volland.
Triebel.

Zweite Abtheilung,

gegen Differential-Zölle.

I.

Denkschrift

über

die Beförderung der Schifffahrt des Zollvereins.

Der preußische Staat förderte in den Jahren des Kampfes um die Wiedererwerbung deutscher Unabhängigkeit ein Verlangen, welches, in späteren Kundgebungen von den Regierungen gefährlich erachtet, von Allen gewaltsam zurückgedrängt wurde, und welches abermals in einer neuen Form zu erwecken, Preußen den dankbaren Beruf übernommen hat. Das Verlangen nach der Einheit des deutschen Volkes empfing mit der Gründung des Zollvereins eine neue Nahrung, eine neue Richtung. Wachsend mit der wachsenden Ausdehnung des Vereins, und schneller als er, hat es in der jüngern Zeit die Gebietsgrenzen überschritten und fremden Völkern sein Dasein mit kräftiger Stimme zu verkünden begehrt. Vieles von dem, was im Laufe des vergangenen Jahres gewünscht, erbeten, beantragt worden, entspringt, häufig unbewußt, jenem Verlangen, dessen Gewicht fortan nicht aus der Wagschale zu lassen ist, wenn vorgeschlagene Maaßregeln in ihren staatswirthschaftlichen Folgen geprüft werden.

Sind die Keime zu Deutschlands künftiger Größe, welche der Zollverein in sich schließt, durch die nicht erzielte Übereinstimmung der Bevollmächtigten zu Karlsruhe gefährdet worden? Man darf unbesorgt das Gegentheil annehmen. Es ist fühlbarer zur Erkenntniß gekommen, daß in einem Körper, der jeder einzelnen Stimme die Macht eingeräumt hat, den Willen Aller zu fesseln, den Einzelnen in erhöhtem Maaße die Verpflichtung aufliegt, nicht durch starres Festhalten einmal aufgestellter Forderungen jede Bewegung zu hemmen, und daß die-

jenigen die größere Verantwortlichkeit auf sich laden, welche Nichts annehmen wollen, weil sie nicht Alles erreichen können. Es ist fühlbarer hervorgetreten, daß die Regierungen von der Wichtigkeit der Berathungen durchdrungen waren, und die Erklärungen einiger ihrer Organe über den Ausfall der Conferenzen erscheinen wie ein an die Völker gerichteter Erguß des Vertrauens, der im Voraus alle Stimmen wider die richtet, denen bei einem neuen Versuche die Schuld des Mißlingens beigemessen werden dürfte. Der Zustand gewinnt dadurch das Ansehen einer Familienangelegenheit, einer Angelegenheit der deutschen Familie, deren Häupter nicht in Uneinigkeit zerfallen, sondern in dem Streben nach Einigung begriffen sind.

Diese Einigung wird unbezweifelt in der zunächst bevorstehenden allgemeinen Berathung erzielt werden, und die letztere ist deßhalb von hoher Bedeutung für die künftigen Geschicke des Vereins. Der erste Fall, wo viele, vielleicht alle Regierungen gezwungen sein werden, einen Theil ihrer Überzeugungen dem Bunde um des Bundes willen zum Opfer zu bringen, kann es nicht unterbleiben und sollte es nicht unterbleiben, daß verwandte Fragen, welche zu Karlsruhe nicht unmittelbar vorlagen, zur Erörterung gezogen werden. Es kann nicht unterbleiben, oder es sollte nicht unterbleiben, daß der Schritt zur erheblichen Umgestaltung einiger gewerblichen Zustände dahin führe, von dem eingenommenen Standpunkte aus das Ziel des Vereins aufs Neue klar zu erfassen; zu erwägen, ob dieses Ziel weiter hinauszurücken, rascher zu erstreben sei, als bisher, und sofort eine Verständigung über die zu errichtenden Wege zu versuchen. Auch in andern als den gegenwärtig zur Entschridung herangereiften Fragen kann das Interesse oder die Ansicht einzelner Glieder dem Beschlusse der Gesammtheit entgegenstehen; es ist aber einestheils für den Verein nicht nützlich, die Gelegenheit zum schärferen Heraustreten abweichender Meinungen zu vermehren, und es sind anderntheils die nun zu fassenden Beschlüsse eingreifend genug, um sie in Zusammenhang mit andern Anforderungen zu berathen und von letzteren nicht zu trennen.

Die wichtigste der an die bevorstehenden Berathungen anzuschließenden Angelegenheiten ist

die Hebung der deutschen Schifffahrt,

und der Zweck dieser Blätter ist es, darüber einige Bemerkungen zur Erwägung vorzulegen.

Daß die Ausdehnung der Schifffahrt des Vereins und mithin Deutschlands sehr zu wünschen sei, kann wohl von vorn herein als die Meinung Aller angenommen werden. Auf die Frage: Warum? würde die Antwort nicht mit gleicher Übereinstimmung erfolgen, und wird es daher unerläßlich sein, zuerst die Gründe festzustellen, welche die Vereins-Regierungen zur Ergreifung wirksamer Maaßregeln bestimmen können, weil die letzteren einer verschiedenartigen Beurtheilung unterliegen, je nachdem sie auf diesem oder auf jenem Grunde beruhen.

Überwiegende volkswirthschaftliche Vortheile sind es nicht, woraus der Entschluß hervorgehen könnte, die Ausbreitung der Schifffahrt durch große Opfer zu erkaufen. Der schwunghaftere Betrieb des Schiffbaues würde die Nachfrage nach Holz vermehren, das aber schon jetzt in einem Werthe steht, dessen fernere Erhöhung nicht als ein unbedingter Gewinn anzusehen ist. Eisen, Flachs, Hanf und die darauf zu verwendende Arbeit finden auch jetzt ihren Preis und ihren Lohn; würde mehr Arbeit darauf verwendet als bisher, so wäre dies nur in so fern ein Gewinn, als nicht andere Arbeit deßhalb unterbliebe. — Für den Handel ist die Begünstigung der vaterländischen Schifffahrt nur in so fern unmittelbar vortheilhaft, als die Verschiffungsgelegenheiten vermehrt und die Frachtsätze vermindert werden; tritt sie in der Form von Zöllen, welche die Mitwerbung anderer Flaggen ausschließen, ein, so ist sie für den Handel schädlich, weil alsdann die Frachtsätze steigen müssen und nur allmälich mit der Zunahme der nationalen Schiffe wieder zurückgehen können, bis wohin allerdings durch den Einfluß der vermehrten Verschiffungsgelegenheiten und des Anschlusses der nationalen Flagge an nationale Häfen, so wie indirect durch den Einfluß einer großen Handelsflotte auf die Beziehungen verschiedener Völker und Länder auch dem Handel besondere Vortheile zugewachsen sein werden. Man wird demnach wohl thun, die Nothwendigkeit der Förderung der Schifffahrt nicht dadurch begründen zu wollen, daß Capital und Arbeit, auf das Schifffahrts-Gewerbe verwandt, einen größeren Ertrag als in andern Gewerben verheißen, noch dadurch, daß sie dem Handel großen, unmittelbaren Gewinn bringe, weil leicht mit Erfolg der Beweis ver-

sucht werden könnte, daß die vorzuschlagenden Maaßregeln diese Vortheile entweder gar nicht oder nicht in einem genügenden Maaße gewähren würden. Vielmehr wird es vorzüglich auf diejenigen Gründe ankommen, welche die Ausbreitung der nationalen Schifffahrt empfehlen, abgesehen davon, ob sie das Volksvermögen vermehre, und selbst dann, wenn dessen Verkürzung zu befürchten wäre, auf solche Gründe also, die in der Schifffahrt weniger den Selbstzweck, als das Mittel zur Erreichung anderer Zwecke erblicken. Von diesem Standpunkte ausgehend, ist die Beförderung und Begünstigung der Schifffahrt des Zollvereins als das Mittel anzusehen, die Ausdehnung des Vereins auf diejenigen deutschen Staaten, in welchen ein bedeutendes Schifffahrtsinteresse besteht, zu beschleunigen; — die getrennten und deßhalb trennenden Flaggen von Preußen, Hannover, Mecklenburg, Oldenburg, Bremen, Hamburg, Lübeck, vielleicht Österreich und Holstein zu einer einzigen deutschen Flagge zu vereinigen und ihrer Repräsentation im Auslande die höhere Geltung zu verschaffen, welche im Vergleiche zu vielen kleinen einem großen Körper zusteht und gewährt wird. Sie ist das Mittel, durch die Vermehrung des unmittelbaren Verkehrs dem Auslande den schon jetzt bestehenden, aber verschleierten Werth der Verbindung mit dem Zollvereine zu klarerer Anschauung zu bringen und den künftigen Abschluß günstiger Verträge zu erleichtern; das Mittel, den Zollverein hinsichtlich seines Verkehrs zur See auf den Grad der Stärke und Selbstständigkeit zu heben, welcher ihm gestatten wird, was er heute ohne empfindliche Selbstverletzung nicht thun darf, die vollständige Gegenseitigkeit in Schifffahrtssachen gegen jedwede Nation in Anwendung zu bringen und dadurch die Aufrechthaltung einseitiger Abschließungsmaaßregeln zu erschweren. Sie schafft die unerläßliche Grundlage zur Bildung einer Kriegsmarine, welche sowohl zum Schutze des Handels als aus politischen Gründen Deutschland — und das vereinte noch mehr als das getrennte Deutschland — nicht entbehren kann und schon zu lange entbehrt hat. Sie öffnet dem nützlichen Unternehmungsgeiste, demjenigen Unternehmungsgeiste, der für seine Erfolge nicht bloß in entnervender Unthätigkeit auf die Schwankungen der Actien-Course, sondern auf selbstthätiges, stählendes Ringen angewiesen ist, ein weites Feld und nährt die edelsten Kräfte des deutschen Volkes, welches von jeher,

neben der Neigung zur Ruhe, Ausdauer und besonnenen Muth offenbarte, wenn es zum kühnen Handeln aufgefordert oder nicht daran gehindert war. Sie erschließt endlich die Hoffnung, daß auch der Handel, insbesondere der Ausfuhrhandel, und der inländische Gewerbfleiß die wohlthätigen Rückwirkungen empfinden und daß jene volkswirthschaftlichen Vortheile eintreten werden, deren sofortiger Genuß bestreitbar schien. So große Zwecke enthalten eine des Zollvereins würdige Aufgabe; sie zu erstreben, ist nicht nur zuläßig, sondern ist geboten.

Über die verschiedenen Wege, auf welchen die deutsche Schifffahrt einer raschen Blüthe zugeführt werden könnte, haben vorzüglich zwei Vorschläge eine verdiente Aufmerksamkeit auf sich gezogen, sowohl wegen der Quelle, aus der sie stammten, als wegen ihres Inhalts.

Den ersten enthält eine im Juni 1842 von Bremen ausgegangene Denkschrift, worin der Nachtheil der Isolirung deutscher Staaten bei Handels- und Schiffahrtsverträgen mit dem Auslande treffend nachgewiesen und, in Betracht der vorausgesetzten Schwierigkeit einer raschen Ausdehnung des Zollvereins, ein deutscher Schifffahrtsbund mit Beibehaltung der bestehenden Zoll-Tarife empfohlen und als wohl ausführbar dargestellt ist. Man kann bereitwillig die Ausführbarkeit des in der zweifelsohne amtlichen Denkschrift befürworteten Schifffahrtsbundes zugeben und sich von den Nachtheilen der mangelnden Einheit Deutschlands dem Auslande gegenüber durchdringen, ohne zu vergessen, daß die Verlängerung des beklagenswerthen Zustandes im Wesentlichen nur eine Folge der Thatsache ist, daß die deutschen Seestaaten es ihrem Interesse nicht entsprechend fanden und finden, dem Zollvereine beizutreten. Wie sehr auch die Einheit nach Außen ersehnt werde, so muß sie doch ihren größten Werth verlieren, wenn sie nur durch eine Verzichtleistung auf Einigung im Innern zu erkaufen wäre; und eine Verzichtleistung auf letztere wäre es, wenn der Zollverein damit beginnen wollte, den isolirten Seestaaten die Vortheile einzuräumen, welche er hinsichtlich der Schifffahrt zu bieten hat, um sodann den völligen Anschluß späteren Unterhandlungen vorzubehalten. Wenn gegenwärtig die Gründe, welche die abgetrennt stehenden deutschen Länder und freien Städte für ihren Eintritt in den Verein zu finden vermögen, noch nicht bis an die Taxation ihres Sonderinteresse hinanreichen, so werden sie

vielleicht die begehrte Höhe überstiegen haben, nachdem ihnen die Aussicht auf mehr als gewöhnliche Schifffahrts-Begünstigungen hinzugefügt sein wird. Der Zollverein soll die Schifffahrt begünstigen, damit die Fehlenden sich anschließen; er soll nicht den Fehlenden seine Flagge leihen, weil sie sich nicht anschließen wollen.

Den zweiten Vorschlag entwickelt eine, Berlin im April 1845 datirte, Denkschrift, welche, nach öffentlichen Blättern von dem Königlichen Handels-Amte ausgehend, die richtige Erkenntniß eines unbestreitbaren Bedürfnisses von Seiten dieser hohen Staatsbehörde in erfreulicher Weise bekundet und um so dankbarer aufzunehmen ist, als für die Erreichung des vorgeschwebten und am Schlusse der Denkschrift in kurzen Worten aufgestellten Zieles alle Vaterlandsfreunde sich vereinigen sollten. Der in der Denkschrift zu dessen Erstrebung vorgeschlagene Weg ist die Anordnung von Differential-Zöllen zu Gunsten außereuropäischer Erzeugnisse, welche in Zollvereins- oder ihnen gleichgestellten Schiffen aus dem Erzeugungslande unmittelbar nach einem Hafen des Zollvereins, oder seiner Vorländer an Flüssen zwischen Schelde und Elbe mit der Bestimmung nach dem Zollvereine gesandt werden. Eine vollständige Würdigung dieses Vorschlags würde nur dann möglich sein, wenn die noch vorbehaltene Präcisirung desselben erfolgt wäre. Welche Waaren der Unterscheidungs-Zoll begünstigen, wie hoch derselbe für die verschiedenen Waarengattungen normirt werden, ob für die über nicht vereinsländische Häfen eingehenden Waaren ein Consularattest ausreichen oder eine vollständige steuerliche Controle eingerichtet werden soll, darüber hält die Denkschrift die Vorschläge noch zurück; auch drückt sie nicht aus, ob die Meinung ist, daß die in dem Versendungsorte angegebene Bestimmung für den Zollverein zur Einfuhr in den Zollverein verpflichte. Die nachfolgende weitere Untersuchung über die geeigneten Maaßregeln zur Förderung der Schifffahrt wird die in der Denkschrift vorgeschlagenen nothwendig einschließen.

Um zu bestimmen, auf welchem Wege ein größerer Flor der Vereinsschifffahrt erstrebt werden soll, ist es nicht ganz unnöthig, sich die einfache Wahrheit gegenwärtig zu halten, daß die Schifffahrt nur dadurch entsteht und besteht, daß Gegenstände zum Transport dargeboten werden, daß die Schifffahrt das Mittel ist, welches dem Handel dient.

Man spricht so häufig die Worte Handel und Schifffahrt zusammen aus, daß es zur Gewohnheit werden könnte, jede Begünstigung der Schifffahrt, in welcher Form sie gewährt werden möge, auch unbedingt als eine Begünstigung des Handels zu betrachten. Eben dahin drängt die Wahrnehmung, daß gewöhnlich der Vermehrung der Transport-Gelegenheiten die Vermehrung der Waaren-Transporte zur Seite steht. Es ist jedoch nicht schwer zu beurtheilen, in wie weit aus der Zunahme des Verkehrs diejenige der Transportmittel, oder umgekehrt aus der Zunahme der Transportmittel diejenige des Verkehrs hervorgeht. Wird zwischen zwei nahe gelegenen Orten eine neue, wohl fahrbare Straße gebaut, so steigt nicht selten die Zahl der hin- und hergehenden Personenwagen und Reisenden binnen kurzer Zeit auf das Doppelte oder Dreifache, und es gewinnt den Anschein, als ob die größere Bewegung lediglich durch die neue Straße und durch die vervielfachte Reisegelegenheit erzeugt sei. Allein eigentlich beweiset die Thatsache nur, daß die Verkehrsbedürfnisse der beiden Orte die Anlage einer neuen Straße und die Einrichtung neuer Reisegelegenheiten nothwendig machten, und daß der Verkehr in der Entwickelung vorhandener Elemente gehemmt worden wäre, wenn Umstände jene Anlage und jene Einrichtung verhindert hätten. — Der lebhafte Waarentausch zwischen Frankreich und Nordamerika hat frühzeitig eine sogenannte Packet-Schifffahrt zwischen Havre und New-York hervorgerufen, deren Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit veranlaßt hat, daß viele deutsche Waaren, welche sonst einen andern Weg einschlagen würden, über Havre nach New-York gehen, so daß jene Schifffahrt, welche ihre Grundlage in einem vorhandenen Bedürfnisse fand, ihrerseits schöpferisch einen neuen Verkehr erzeugte. In derselben Weise wirkte die vor mehreren Jahren durch das Dampfboot „Great-Western" zwischen Bristol und New-York hergestellte Verbindung. Immer aber wird, so wie in diesen, in andern Fällen die Schifffahrt in der Hauptsache aus den Verkehrsbedürfnissen hervorgehen und nur in einem kleinen Verhältnisse den Verkehr erschaffen. Man kann erzwingen, daß hundert Schiffe beständig zwischen Spitzbergen und einer Felseninsel des Südmeeres hin- und herfahren; allein man kann nicht erzwingen, daß die Schiffe beständig mit den Erzeugnissen Spitzbergens und jener Felseninsel beladen werden. Selbst die

unermeßliche Ausbreitung der Schifffahrt seit dem fünfzehnten Jahrhundert und die Umgestaltung des Handels, von welcher die Schifffahrt anscheinend die Schöpferin war, hatte keine andere Grundlage als den bestehenden Verkehr, den zwischen Europa und Asien bestehenden Verkehr nämlich, für den die großen Seefahrer jener Zeit bessere Wege suchten.

Wird die Wahrheit, daß im Wesentlichen der Handel die Schifffahrt, und nur in einem schwachen Verhältnisse die Schifffahrt den Handel erzeuge, nie aus den Augen verloren, so scheint sie geeignet, solche Mißgriffe zu verhüten, wie sie durch die Verwechselung oder durch die irrige Auffassung von Wirkung und Ursache im öffentlichen Leben häufig gemacht werden; sie fordert zu einer mißtrauischen Beurtheilung von Maaßregeln auf, deren ausgesprochener Zweck es wäre, die Schifffahrt zu begünstigen, damit der Handel gedeihe; sie giebt Anleitung zur richtigen Abmessung der Opfer, welche einerseits für die Hebung der Schifffahrt und andererseits für den daraus zu hoffenden größeren Schwung des Handels gebracht werden dürfen; sie enthält, in practischer Anwendung auf den Zollverein, die Lehre, daß Maaßregeln zur Begünstigung der Schifffahrt vorzugsweise dahin gerichtet sein müssen:

Den bestehenden Verkehr des Vereins mehr als bisher den Schiffen des Vereins zuzuwenden.

Welche Zweige des vereinsländischen Verkehrs sind es, an denen vereinsländische Schiffe einen verhältnißmäßig schwachen Antheil haben?

Die Unvollständigkeit der in Preußen über die Bewegung der Schifffahrt veröffentlichten statistischen Nachrichten läßt das Verhältniß der inländischen und fremden Flagge in dem Verkehr mit europäischen Ländern nicht vollständig erkennen. Im Allgemeinen geht nicht daraus hervor, daß der Antheil der inländischen Flagge, verglichen mit dem Verhältnisse in andern Ländern, ein sehr geringer sei, und wenn erst Mecklenburg, Hannover, Oldenburg, Holstein und die Hansestädte ebenfalls die vereinsländische Flagge führen, so dürfte sich das Verhältniß noch etwas günstiger gestalten. Dagegen ist auch ohne Tabellen allgemein bekannt, daß an dem großen Verkehr des Zollvereins mit außereuropäischen Ländern dessen Schifffahrt, für jetzt die preußische, beinahe gar keinen, und auch die Schifffahrt derjenigen deutschen Staa-

ten, welche voraussichtlich künftig dem Zollvereine angehören werden, nur einen geringen Antheil hat. Hier liegt der Fall eines bestehenden Handels vor, für den die Schiffe, das heißt die inländischen Schiffe, fehlen.

Wenn nun auch keineswegs gesagt sein soll, daß der Zustand der Schifffahrt mit europäischen Ländern als befriedigend anzuerkennen sei, so scheint sich doch vorzüglich der Zweig der Berücksichtigung zu empfehlen, der alle Elemente einer bedeutenden Entwickelung in sich trägt und für welchen kaum ein Anfang gemacht worden, während in anderer Richtung schon erhebliche Leistungen vorliegen. Die besondere Rücksicht tritt hinzu, daß alle oben angeführten, die Emporhebung der Vereinsschifffahrt empfehlenden Zwecke durch die Schifffahrt nach außereuropäischen Ländern am Wirksamsten gefördert werden.

Jene Maaßregeln müßten daher dahin gehen,

den bestehenden Verkehr des Vereins mit außereuropäischen Ländern mehr als bisher den Schiffen des Vereins zuzuwenden.

Der Handel, welchen der Zollverein mit außereuropäischen Ländern entweder mit eigenen oder fremden Schiffen, entweder auf directem oder auf indirectem Wege unterhält, ist seiner eigenen Schifffahrt nicht in gleichem Maaße zugänglich, die Schifffahrts-Gesetze der fremden Staaten üben darauf einen verschiedenen Einfluß aus, und werden dieselben mithin sehr zu berücksichtigen sein.

Es wäre eine schwierige Aufgabe, die Schifffahrts-Gesetzgebung aller Länder in einer genauen und klaren Darstellung zusammenzufassen; dagegen giebt es mehrere Punkte, welche in größerer oder geringerer Allgemeinheit angetroffen werden und deren Aufzählung in einigem Maaße ein Bild des gegenwärtigen Zustands der Gesetzgebung in Schifffahrtssachen enthält. Diese Punkte sind folgende: In beinahe allen Ländern ist die fremde Flagge von der Schifffahrt von einem inländischen Hafen zum andern ausgeschlossen. Eben so findet die Ausschließung Statt hinsichtlich der Schifffahrt zwischen Colonien und Mutterland. Der Schifffahrtsverkehr fremder Länder mit den Colonien wird im Vergleich zu dem Schifffahrtsverkehr des Mutterlandes mit den Colonien mehr oder minder benachtheiligt. In den meisten Ländern

sind Abgaben vom Schiffkörper (Tonnengeld, Hafengeld ꝛc.) angeordnet, höher für fremde als für nationale Schiffe, welche hinwiederum ziemlich allgemein durch besondere Verträge auf den Fuß der Gleichheit oder Gegenseitigkeit zurückgebracht wurden. Für die Ladung der Schiffe finden Unterscheidungs-Zölle zu Gunsten der nationalen Flagge Statt (Schifffahrts-Differential-Zölle; sie allein sind verstanden, wo weiterhin das Wort Differential-Zölle gebraucht ist). Es giebt ebenfalls zu Gunsten der unmittelbaren Einfuhr aus überseeischen Ländern Unterscheidungs-Zölle, welche in England bis zum Verbot der Einfuhr überseeischer Producte aus europäischen Häfen steigen. (Die Unterscheidungs-Zölle, Differential-Zölle auf Grund des Ursprungs der Waaren aus diesem oder jenem Lande gehören nicht streng hieher, obwohl auch sie zuweilen Schifffahrtszwecken dienen oder damit verbunden werden.) Es bestehen ferner Prämien für bestimmte Schifffahrtszweige, oder für den inländischen Schiffbau. In den Verträgen, welche zur Ausgleichung oder Milderung der Ausschließungsmaaßregeln geschlossen sind, waltet, vorzüglich durch englischen Impuls, die Tendenz vor, nur über die direct zwischen den beiden contrahirenden Ländern auszuübende Schifffahrt zu stipuliren und den Schein der Gegenseitigkeit zu erhalten, wenn die wirkliche Gegenseitigkeit nicht gewährt wird.

Ohne für jetzt in eine nähere Erörterung der vorstehenden Punkte einzugehen, ist sofort zu erkennen, daß einige derselben die Mitwirkung der Vereinsschifffahrt für den Transport der im Vereine verbrauchten Waaren in einer Weise erschweren, daß ohne Änderung der fremdländischen Gesetzgebung einseitige Maaßregeln des Vereins nicht leicht Abhülfe schaffen können, abgesehen von den Bedenklichkeiten, welche sich bei einer Prüfung der zu diesem Ende etwa in Vorschlag zu bringenden Maaßregeln ergeben würden. Vorzüglich ist dahin zu zählen der Transport derjenigen Erzeugnisse der Colonien europäischer Staaten, welche der Zollverein in großer Menge verbraucht, ohne zu deren Verschiffung nach Europa zugelassen zu werden. Es sind in dieser Beziehung die niederländischen Colonien von größerer Wichtigkeit als die englischen. Aus den englischen Besitzungen in Ostindien erhält der Zollverein vorzüglich Zucker, Baumwolle, Indigo und Reis; die Erzeugnisse der englischen Colonien in Westindien und Nordamerika werden, so weit sie

nach Europa gelangen, beinahe völlig in Großbritannien selbst verbraucht. Dagegen geht ein großer Theil sämmtlicher Erzeugnisse der niederländischen Colonien zum Verbrauche in den Zollverein.

Die Mittel, welche Holland und England anwenden, um die Theilnahme der fremden Schifffahrt an dem Colonialhandel zu erschweren, sind Bevorzugungen der Erzeugnisse des Mutterlandes bei der Einfuhr in die Colonien, selbst Einfuhrverbote von Erzeugnissen des Auslandes, sodann Bevorzugung der nationalen Flagge bei der Einfuhr und Ausfuhr. In Java bezahlen viele Fabricate bei der Einfuhr,

wenn niederländischen Ursprungs, auf niederländischen Schiffen und mitunter, wenn fremden Ursprungs, auf niederländischen Schiffen . . . . 6 bis 12½ pCt.

wenn fremden Ursprungs, auf fremden Schiffen 12 = 25 =

Bei der Ausfuhr bezahlt Caffee per Pikul von 135 Pfund:

auf fremden Schiffen nach dem Auslande . . . 5 Gulden

auf fremden Schiffen nach den Niederlanden . . 4 =

auf niederländischen Schiffen nach den Niederlanden 2 =

Wenn daher ein hamburger Kaufmann ein hamburgisches Schiff von 250 Lasten Ladungsfähigkeit nach Java sendet, um eine Ladung Caffee zu holen, so hat er 24,000 Gulden Ausfuhrzoll mehr zu bezahlen, als der Niederländer, der mit einem niederländischen Schiffe dieselbe Ladung nach Rotterdam und von da nach Hamburg bringt. Unter Umständen könnte der Zollunterschied der im Tausch gegen den Caffee einerseits von Hamburg, andererseits von den Niederlanden aus zu sendenden Waaren ebenfalls die Summe von 24,000 Gulden erreichen oder übersteigen, so daß also für eine einzige Fahrt von Europa nach Java und zurück die niederländische Flagge mehr als 48,000 Gulden voraus hätte. Außerdem aber ist den Niederlanden der ausschließliche Verkehr mit Java noch durch ein anderes Mittel gesichert, dadurch nämlich, daß die Regierung sich selbst zur Eigenthümerin der Colonialproducte macht und sie der niederländischen Handelsgesellschaft zum Transport und zum Verkauf in den Niederlanden überliefert.

Man kann es nicht eben tadeln, wenn Staaten mit Colonien den Grundsatz aufstellen wollen, daß die Colonien als ein Theil des Staatsgebietes, als Inland anzusehen seien, woraus folgen würde, daß das

Mutterland die Erzeugnisse der Colonie und umgekehrt die Colonie die Erzeugnisse des Mutterlandes steuerfrei zuzulassen habe unter Anwendung eines für beide möglichst gleichmäßigen Zoll-Tarifs gegen das Ausland. Zwar ist hiernach von den Mutterstaaten keineswegs verfahren worden, und ein sichtbares Zeichen davon ist die Losreißung der meisten in Amerika gegründeten Colonien von den Mutterländern; inzwischen nähert sich doch die gegen die ausländische Zufuhr ermäßigte Besteuerung der beiderseitigen Erzeugnisse jenem Grundsatze, indem auch Continentalstaaten im Innern Zolllinien besitzen, bei deren Überschreitung die aus dem Inlande jenseits der Zollgränze stammenden Erzeugnisse mäßiger als die aus dem Auslande kommenden besteuert werden. Derselbe Grundsatz aber wird auch von dem Auslande anzurufen sein, wenn es gilt, bei Uebereinkünften in Handels- und Schifffahrts-Sachen das Maaß der gegenseitigen Ansprüche zu bestimmen; der ausländische Staat wird alsdann mit Billigkeit begehren dürfen, daß Colonie und Mutterland nie getrennt, und daß ihm für den directen Verkehr mit der Colonie diejenige Erleichterung gewährt werde, welche der Größe seines Verbrauchs an Colonialerzeugnissen entspricht. Selten wohl mag ein solcher Anspruch so völlig unberücksichtigt, so sehr verletzt sein, als in den Verkehrsverhältnissen zwischen dem Zollvereine und den niederländischen Colonien in Ostindien, deren Umgestaltung vermöge freier Zulassung der Vereins-Schifffahrt daher nothwendig zu erstreben sein wird. In so fern dies auf dem Wege der Unterhandlung geschehen soll, ist es rathsam, daß der Zollverein sich inzwischen von der Anwendung anderer Mittel zur Hebung der Schifffahrt nicht abhalten lasse, sowohl weil das Ende der Unterhandlungen nicht so nahe bevorstehen möchte, als damit nach deren Beendigung der Verein für die eröffnete Fahrt die Schiffe besitze.

Es könnte in Vorschlag gebracht werden, die Unterhandlungen dadurch abzukürzen, daß die javanischen Erzeugnisse, im Vergleich zu gleichartigen andern Ursprungs, mit einer höheren Steuer belegt würden, um die Niederlande zu nöthigen, von ihrem System abzugehen, und gewiß wird der Zollverein nicht ganz darauf verzichten, zu gelegener Zeit dieses Verfahren anzuwenden: dann nämlich, wenn er sich eines raschen Erfolgs versichert halten und wenn er annehmen darf,

daß bei verzögertem Erfolge der Nachtheil nicht mit überwiegendem Gewichte auf ihn selbst zurückfallen würde. Ein solcher, freilich höchst seltener Fall könnte eintreten, wenn die Nachrichten über die Verbesserung der Caffee-Cultur in Brasilien sich bewähren, wenn es möglich würde, Caffee von gleicher Güte und von gleichem Preise aus Brasilien wie aus Java zu beziehen. Es ist jedoch einleuchtend, daß ein so außerordentliches Mittel nicht aufgewendet werden dürfte, um die Zulassung von Schiffen zu erzwingen, welche noch gar nicht vorhanden sind, daß auch, um Verträge durch Zwangsmaaßregeln zu erobern, vorher der Gegenstand, wofür gekämpft werden soll, geschaffen sein muß.

Allerdings giebt es ein von einer Aenderung der niederländischen Schifffahrts-Gesetzgebung unabhängiges Mittel: wenn nämlich der Zollverein auf die Ausfuhr seiner Erzeugnisse nach Java eine dem Zollunterschiede für niederländische und fremde Waaren gleichkommende Prämie vergüten, und wenn er umgekehrt auf die Einfuhr aus Java einen, dem Zollunterschiede für die Ausfuhr nach den Niederlanden und nach dem Auslande gleichkommenden, Steuer-Nachlaß bewilligen wollte; das heißt, wenn er sich entschlösse, nach obigem Beispiele 40,000 Gulden anzulegen, damit eines seiner Schiffe eine Fahrt nach Java und zurück machen könne. Abgesehen davon, daß diese Ausgabe die Natur eines den Niederlanden gemachten Geschenkes annehmen würde, ist wohl nicht vorauszusetzen, daß jemals versucht werde, einen so hohen Preis als dem dafür zu erwerbenden Vortheile entsprechend darzustellen. Vertritt man aber selbst die Meinung, daß die Entwickelung der Schifffahrt um jeden Preis zu erkaufen sei, so wird man doch nicht für denselben Gegenstand den theuereren Preis bezahlen, in so fern er für einen geringeren Preis zu haben ist; man wird nicht, das Ziel zu erreichen, über Hecken und Gräben springen, während ein ebener Weg dahin führt; man wird die Entwickelung der Schifffahrt in dem Verkehre mit den Ländern suchen, welche die Flagge des Vereins gleich der eigenen behandeln.

Die Maaßregeln des Vereins sollten daher zum nächsten Ziele haben: den bestehenden Verkehr des Vereins mit denjenigen außereuropäischen Ländern, welche seine Flagge nicht be-

nachtheiligen, mehr als bisher den Schiffen des Vereins zuzuwenden.

Das Feld der Wirksamkeit, werden ihm auch vorläufig die eben aufgestellten Grenzen gezogen, bleibt immerhin ein großes; groß insbesondere mit Rücksicht darauf, daß jede Kraftäußerung des Ausgangspunktes bedarf, und daß jetzt der Ausgangspunkt gewonnen werden soll. Ein ganzer Welttheil, Amerika, ist uns beinahe vollständig auf dem Fuße der Gleichheit erschlossen, und einen ausgedehnten Handel unterhält der Zollverein mit ihm. Wird aber zugegeben, daß es räthlich sei, zuerst das freie, fruchtbare Feld zu beackern und dann erst an das Ausrotten der Wälder zu gehen, so kann in der Wahl der Mittel weniger leicht geirrt werden. Diese Wahl ist der Hauptgegenstand der gegenwärtigen Erörterung.

Sie wird auf die von anderen Ländern bereits zur Förderung der Schifffahrt angewandten Mittel zu beschränken sein, in so fern nicht eine Prüfung sie sämmtlich als unbrauchbar für unsere Verhältnisse erweisen möchte. Gerade auf einem dem Zollvereine noch ziemlich fremden Gebiete würde man mit Widerstreben auf den Leitstern der gemachten Erfahrungen verzichten. Ein Blick auf die oben angedeuteten wesentlichsten Maaßregeln, welche in der Schifffahrts-Gesetzgebung vorzukommen pflegen, ergiebt nun erstens, daß die Ausschließung der fremden Flagge von der Küstenschifffahrt zwischen inländischen Häfen in Preußen bereits seit vielen Jahren Statt findet. Zweitens, daß Maaßregeln wegen der Schifffahrt zwischen Mutterland und Colonien wegfallen, weil der Zollverein keine Colonien besitzt; diese Bemerkung ist nichts weniger als überflüssig, denn es wird leicht übersehen, daß Anordnungen anderer Staaten, die in der Form der Allgemeinheit auftreten, lediglich durch das besondere Verhältniß zu den Colonien veranlaßt sind. Drittens, daß Abgaben vom Schiffskörper, höher für fremde als für nationale Schiffe, in Preußen ebenfalls schon bestehen und zu Gunsten vieler Staaten durch besondere Verträge und gegen entsprechende Leistungen auf den Fuß der Gleichheit gebracht sind. Daß dagegen viertens das Mittel der Differential-Zölle und fünftens das Mittel der Prämien noch nicht oder doch nicht in einem besonderer Erwähnung bedürftigen Maaße angewandt wurde.

Wäre hiernach zwischen einem dieser beiden letzten Mittel zu wählen, oder doch eines derselben zur Hauptgrundlage des künftigen Systems des Vereins zu machen, so erfordert der große Einfluß, der dadurch demjenigen, was Andere gethan haben, eingeräumt würde, eine vorzugsweise ängstliche Untersuchung jenes Thuns und der Folgen desselben. Die Erfahrung ist eine weise Lehrerin; allein es ist nicht leicht, sie richtig zu verstehen. Für jede Meinung läßt sich die Erfahrung anrufen, wenn man vereinzelte Thatsachen aus ihrem Zusammenhange herausreißt, oder wenn man einen Causalnexus erdichtet und die Erscheinungen der Geschichte aus Ursachen erklärt, die keinen oder nur einen untergeordneten Einfluß darauf äußerten. In dem vorliegenden Falle scheint es vor allen Dingen nöthig, sich davor zu hüten, daß als Wirkung der Gesetzgebung angesehen werde, was einer ganz andern Quelle entspringt. Nicht die Anmaßung, eine so schwere, umfangreiche Aufgabe lösen zu wollen, sondern der Wunsch, einige Andeutungen für den Gang der Untersuchung zu liefern, möge in den folgenden Bemerkungen über die Erfahrungen anderer Länder gefunden werden.

Die Schifffahrt Großbritanniens, welche eine so riesenhafte Ausdehnung gewonnen hat, würde in unzutreffender Weise mit derjenigen anderer Länder verglichen werden, wollte man einige eigenthümliche und einflußreiche Verhältnisse unerwogen lassen. Die Länge der Meeresküsten Großbritanniens und Irlands übersteigt 700 Meilen, während Preußen nur auf eine Länge von etwa 100 Meilen von einem Binnenmeere bespült wird, zu welchem der einem Nachbarstaate zugestandene Tribut den Eingang erschwert. An jenen mit herrlichen Häfen versehenen Küsten Großbritanniens wohnt die Hauptmasse der städtischen Bevölkerung des Reichs, und bedeutende Bergwerke liegen in ihrer unmittelbaren Nähe. Daraus entsteht, daß ein großer Theil des inländischen Verkehrs, der in Continentalstaaten ausschließlich oder beinahe ausschließlich dem Transport auf Landstraßen, Eisenbahnen, Canälen, Flüssen zufällt, in England die Küstenschifffahrt, das ist, die Seeschifffahrt nährt. Es ist bekannt, wie sehr der Binnenverkehr mit schwer wiegenden Gegenständen, wie Kohlen, Erze, Metalle, Baumaterial, Getreide und dergleichen, in allen Ländern den Verkehr mit dem Auslande übersteigt, und aus unserem eigenen Staate sind in die-

ser Beziehung interessante Fälle anzuführen: Die Aus- und Einfuhr sämmtlicher Ostseehäfen erreichte im Jahre 1843 604,252 Lasten; auf einem kleinen Nebenflüßchen des Rheins aber, nämlich auf der Ruhr, wurden in demselben Jahre 290,358 Lasten Steinkohlen verschifft. Der bloße Local-Schifffahrts-Verkehr der Stadt Berlin umfaßt eine größere Centnerzahl, als der Handel zwischen England und den vereinigten Staaten von Nordamerika. Veranschlagt man nach diesem Maaßstabe den Transport inländischer Erzeugnisse für die volk- und zahlreichen Hafenstädte Englands, welcher großentheils der Küstenschifffahrt anheimfällt, so tritt recht klar hervor, welchen günstigen Einfluß jenes eigenthümliche Verhältniß auf den Umfang der englischen Seeschifffahrt äußern muß. Außerdem sind die auswärtigen Besitzungen Großbritanniens gewissermaßen als Inland anzusehen, indem die Schifffahrt zwischen denselben und dem Inselreiche mit einer unerheblichen Ausnahme der Nationalflagge vorbehalten ist. Die gesammte Theilnahme der englischen Flagge an der Schifffahrt zwischen England und andern Ländern ist aber nur ungefähr so bedeutend, wie diejenige mit den eigenen Colonien; und nimmt man alles zusammen, was von englischen Schiffen an den eigenen Küsten, nach und von den eigenen Colonien, nach und von fremden Ländern transportirt wird, so beträgt davon der letztere Antheil nur ungefähr zehn Procent, der Verkehr mit den Colonien ebenfalls zehn, und die Küstenschifffahrt ungefähr achtzig Procent.

In der geographischen Gestaltung Großbritanniens liegt nicht nur ein Beförderungsmittel der Seeschifffahrt an den Küsten des Landes, sondern auch derjenigen nach fremden Ländern, weil Großbritannien mit letzteren nur vermöge der Schifffahrt Handel treiben kann, während in Continentalstaaten die Einfuhr und Ausfuhr theilweise zu Lande oder auf Canälen und Flüssen erfolgt. Jedoch auch nach Abzug desjenigen, was auf Rechnung dieser verschiedenen mitwirkenden Ursachen zu bringen ist, bleibt der Schifffahrt Großbritanniens noch immer eine große Ausdehnung, und wenn dieselbe lediglich den Schifffahrts-Gesetzen beizumessen wäre, so würde darin eine Aufmunterung zur Nachfolge liegen. Es kann nun nicht die Absicht sein, in eine neue Erörterung des Streites, ob die englische Navigations-Acte die raschere Blüthe

von Handel und Schifffahrt hervorgebracht oder nur sie nicht zu hindern vermocht habe, einzugehen; allein ohne Streit wird man geneigt sein, zuzugeben, daß jene Acte zu der Zeit, wo sie erlassen wurde, weniger die Natur einer inneren Verwaltungsmaaßregel, als einer gegen die Niederlande gerichteten Kriegserklärung hatte. Der Krieg folgte ihr beinahe unmittelbar, und in diesem Kriege gelang es den Niederlanden *nicht*, die Zurücknahme des Gesetzes zu erzwingen, dessen Aufrechthaltung eine Eroberung der Engländer war, welche wie alle ihre späteren Eroberungen nach Erfolg und nach Absicht zur Begünstigung der Schifffahrt und des Handels diente. Daß England in seiner inneren und äußeren Politik dieses Ziel mit steter Consequenz festhielt; daß England Vertheidigungs- und Eroberungskriege um des Handels und der Schifffahrt willen unternahm; daß es in allen Kriegen seine Unternehmungen darauf berechnete, ein für Handel und Schifffahrt günstiges Ende herbei zu führen; daß es bei Friedensschlüssen und Verträgen jederzeit auf die Erwerbung von Handels-Vortheilen seine Hauptanstrengungen richtete, — dieses alles darf nicht als ein besonderes Verdienst und noch weniger als ein nachahmenswerthes Beispiel angesehen werden. Nicht als Verdienst, weil England als Inselreich auf keinem andern Wege zur Macht und zum politischen Einflusse auf die Geschicke des festen Landes emporsteigen konnte, als vermöge einer überwiegenden Stärke auf den Meeren, die ihrerseits eine ausgebildete nationale Handels-Schifffahrt und zu deren Nahrung einen ausgebreiteten Handel als Grundlage erfordert. Der Unterschied zwischen England ohne und als Seemacht liegt vor in den Invasionen der älteren Zeit, in deren Folge die Insel nach einander das Joch der Römer, Angelsachsen, Norweger, Dänen und Normannen zu tragen hatte, und in der zu Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts beabsichtigten Invasion, für welche, trotz unermeßlicher Vorbereitungen, der kühnste, erfindungsreichste Eroberer im Angesichte der englischen, von englischen Schiffen beschützten Küste zuletzt den Muth nicht finden konnte. Daß England sich zur ersten Seemacht der Welt hinaufschwang, ist ein unbestreitbares Verdienst der englischen Nation; dieses Verdienst besteht aber darin, daß sie die Mittel erkannte und beharrlich anwandte, welche ihren eigenthümlichen Verhältnissen gemäß allein zur Größe führen konnten. — Nicht nach-

ahmenswerth ist ihr Beispiel, weil nicht bei allen Völkern dieselben eigenthümlichen Verhältnisse sich finden, weil nicht für alle Völker die Erschaffung einer großen Handelsmarine der einzige Weg zu Macht und Größe ist. Das Meer ist ein Welttheil, von dessen Beherrschern gewöhnlich Einem gelingt, der Mächtigste zu werden; zwei gleich Mächtige sah es nie lange, während auf den Continenten starke und mächtige Völker Jahrhunderte lang abwechselnd kämpfend und friedlich, siegend oder besiegt neben einander wohnen, ohne daß aus ihrem Streite die dauernde Unterjochung oder Unterordnung des Einen hervorgehe. Wie hiermit, ein ebenfalls nicht nachahmenswerthes Beispiel, das Streben der Seeherrscher zusammenhängt, zu zerstören, statt zu besiegen, die Betriebsamkeit der Angehörigen des rivalisirenden Staats anzugreifen, ihren Handel zu untergraben, ihr Privateigenthum, selbst völkerrechtswidrig, zu rauben oder zu vertilgen, wird hier nicht weiter auszuführen, dagegen hervorzuheben sein, daß auch die englische Navigations-Acte eine Kundgebung der Absicht war, auf der See der Mächtigste sein zu wollen, und daß mehrere ihrer Bestimmungen nur in so weit eine Bedeutung hatten, als es England gelang, jenen Willen durchzuführen. Dahin gehört die Bestimmung, welche die Schifffahrt zwischen Großbritannien und allen Ländern Asiens, Afrika's und Amerika's ausschließlich der britischen Flagge vorbehielt, und welche offenbar nur so lange bestehen konnte, als kein Staat in den genannten drei Welttheilen den Willen und die Macht hatte, die Ausschließung der eigenen Flagge vom eigenen Handel nicht zu dulden. In dem Augenblicke, als ein solcher Staat auftrat, als nämlich die nordamerikanischen Freistaaten den Verkehr mit England nur auf dem Fuße gleicher Berechtigung beider Flaggen zugeben zu wollen erklärten, verlor jene anmaßende Bestimmung ihre Kraft, und die Gegenseitigkeit mußte bewilligt werden. Es hätte sich nunmehr die Vorzüglichkeit der Navigations-Acte bewähren können, in so fern sie als eine Maaßregel zur Hebung und innern Vervollkommnung der Schifffahrt an sich und ohne Rücksicht auf ihren Zweck für die Kriegsmacht und für die Vermehrung des Handels durch Gewalt gepriesen werden will; denn von diesem Standpunkte aus wäre von der englischen Schifffahrt zu erwarten gewesen, daß sie nach mehr als hundertjähriger, ungestörter Entfaltung unter dem Schirme

des fraglichen Gesetzes dahin gelangt wäre, jeder fremden Concurrenz auf freiem Felde die Spitze bieten, sie überwinden zu können. Der Erfolg war aber ein anderer: nicht nur vermochte die nordamerikanische Schifffahrt sich im freien Werben neben der englischen zu behaupten, sondern sie nahm sofort den ersten Rang ein; von dem Schifffahrts-Verkehr zwischen Großbritannien und den vereinigten Staaten zog die nordamerikanische Flagge mehr als zwei Dritttheile an sich, und der englischen verblieb weniger als ein Dritttheil. So wie Nordamerika haben auch viele europäische Staaten, wenigstens in dem directen Verkehr mit Großbritannien, die Gleichmäßigkeit der Behandlung begehrt und erreicht, und es hat sich hierbei ebenfalls eine Ueberflügelung der englischen Flagge ergeben, z. B. in dem directen Verkehr mit Schweden, Norwegen und Dänemark, besonders auch in demjenigen zwischen England und den preußischen Ostseehäfen. Es liefen ein: 1840 in englische Häfen 1250 preußische, in preußische Häfen 841 englische Schiffe; 1841 in englische Häfen 1175 preußische, in preußische Häfen 780 englische. Hiermit ist nicht im Widerspruche, daß England nichts desto weniger mehr Schiffe durch den Sund sendet als irgend eine andere Nation; denn dieselben gehören zum größten Theile dem Handel mit Rußland an, dessen Schifffahrt allerdings bedeutend hinter der englischen zurücksteht, während die Mitwerbung dritter Flaggen völlig ausgeschlossen ist.

Nach solchen Erfahrungen läßt sich nicht mit Grund behaupten, daß die englische Navigations-Acte ein sicheres Mittel sei, die Nationalschifffahrt auf den Grad der Vollkommenheit zu bringen, um jede fremde Concurrenz in freiem Kampfe überwinden zu können; und warum sie dieses Mittel nicht war, wäre leicht nachzuweisen. Aber auch als Mittel oder Weg zur Macht eignet das englische Beispiel sich nicht zur Nachfolge für den Zollverein, wie häufig es ohne Rücksicht auf den eigentlichen Inhalt dazu empfohlen werde. Dreierlei ist von der Acte Cromwells übrig geblieben: Erstens die Ausschließung der fremden Flagge von der Küstenschifffahrt. Sie besteht auch in Preußen. Zweitens die Ausschließung der fremden Flagge von der Schifffahrt zwischen Mutterland und Colonien. Sie ist im Zollvereine nicht anwendbar. Drittens die Ausschließung oder möglichste Beschränkung der

fremden Flagge hinsichtlich der indirecten Schifffahrt, d. h. der zwischen zwei Ländern durch die Schiffe eines dritten Landes ausgeübten Schifffahrt. Sie wird, von allen und gegen alle Staaten angewandt, zu Gunsten der großen, zum Nachtheil der kleineren ausschlagen; dem Großherzogthum Oldenburg, dessen Schiffe meist nur in indirecter Fahrt beschäftigt sind, kann es nicht frommen, daß der directe Verkehr zwischen Oldenburg und allen Ländern der Erde ausschließlich seiner Flagge und der Flagge des betreffenden Landes vorbehalten werde; der Zollverein hat nicht sowohl die Ausschließung der fremden als die Zulassung der eigenen Flagge zur indirecten Schifffahrt zu erstreben. Die Aussicht, dahin durch Zwangsmaaßregeln gegen England und Holland zu gelangen, ist nicht verschlossen, die Zeit aber jedenfalls erst dann gekommen, wenn der Zollverein einigen Rang unter den seefahrenden Nationen eingenommen hat.

Gewöhnlich wird die englische Navigations-Acte in einer Weise angeführt, als ob sie den ganzen Inhalt der Schifffahrts-Gesetzgebung in sich vereinige, die jedoch neben ihr noch eine große Zahl von Anordnungen getroffen hat. Dazu gehören die zu Gunsten der National-flagge eingeführten Unterscheidungs-Abgaben auf Schiffe und deren Ladung. Beide mußten größtentheils dem Verlangen fremder Staaten weichen, ihre Flagge in der directen Schifffahrt nicht nachtheiliger als die englische behandelt zu sehen. Differential-Zölle von der Ladung, je nach der Flagge, unter welcher sie fährt, werden hauptsächlich noch im englischen Ostindien erhoben; in Großbritannien selbst sind sie in Folge einer Reihe von Verträgen verschwunden. Man darf hieraus entnehmen, daß die öffentliche Meinung, welche ihren Einfluß auch auf völkerrechtliche Verhältnisse ausübt, im neunzehnten Jahrhundert den kleinen Staaten das Recht zugesteht, im eigenen Lande die Schiffe einer größeren Macht so zu behandeln, wie diese in ihrem Lande die Schiffe des kleineren Staats behandelt; daß mithin das Mittel einer differentiellen Besteuerung der fremden Flagge für die zwischen zwei Ländern direct betriebene Schifffahrt abgenutzt und unbrauchbar geworden ist. Mit Unrecht würde man aber aus dem Umstande, daß Großbritannien keine Differential-Zölle mehr erhebt, den Schluß ziehen, es habe dieses Land überhaupt auf deren Anwendung verzichtet; denn es wendet statt

des Differential-Zolles die Prohibition an: die Einfuhr russischer Stapelartikel aus russischen Häfen ist unter preußischer Flagge nicht mit einem höheren Zolle belegt, sondern prohibirt; die Einfuhr von Colonialproducten aus europäischen Häfen trifft nicht ein höherer Zoll, sondern die Prohibition. Das Urtheil über die Wirkungen des Differential-Zoll-Systems in England fällt daher zusammen mit dem Urtheil über die englische Schifffahrts-Gesetzgebung im Allgemeinen. Berechnet auf das Kriegsglück, gestützt durch die Eroberung, ist sie die Anwendung der Macht und Uebermacht auf das Ausland, so lange sich ihr zu entziehen für das Ausland nicht statthaft oder nicht vortheilhaft ist.

Uebrigens hat, wie zu berühren bleibt, die englische Regierung neben den maaßlosen Beschränkungen der fremden Schifffahrt keineswegs die Hebung der inländischen durch unmittelbare Unterstützung aus Staatsmitteln unversucht gelassen. Vorzüglich ist dieses hinsichtlich des Fischfanges geschehen, den man von jeher als geeignet zur Ausbildung von Seeleuten angesehen hat. Für den Häringsfang wurden im vorigen Jahrhunderte Prämien gewährt, welche den verkäuflichen Werth der Häringe bei Weitem überstiegen, ohne daß ein nachhaltiger Erfolg des Fanges erzielt worden wäre. Der Versuch wurde im Jahre 1808 in verständigerer Art erneuert, und vermittelst einer Prämie von 3 Lstg. für jede Tonne Ladungsfähigkeit der ausgerüsteten Schiffe, so wie (seit 1815) von 4 Schill. für jede ausgeführte Tonne Häringe der Fang zu einer großen Ausdehnung gebracht, welche, nachdem die Prämien von 1826 bis 1830 allmälig abnahmen und zuletzt aufhörten, sich zwar verringerte, aber doch noch immer bedeutend blieb. Die Prämien mögen in manchen Jahren 80,000 Lstg. überstiegen haben. — Für den Wallfischfang in den nördlichen Meeren hat England schon im Jahre 1672 die ersten Prämien bewilligt; von 1732 bis 1824 schwankten dieselben zwischen 1 und 2 Lstg. für die Tonne Ladungsfähigkeit mit einer ziemlich regelmäßigen Zunahme und Abnahme der Schiffszahl, je nach dem Steigen und Fallen der Prämie. Es fuhren aus: 1776 105, 1780 39, 1789 161, 1790 116, 1820 142, 1825 nach Aufhebung der Prämie 110; 1830 91 und später 60 bis 70 Schiffe. Für den Fang in der Südsee wurden 1786 den fünf mit den reichsten Ladungen zurückkehrenden Schiffen Prämien von 480, 400, 300, 200 und 80 Lstg.

zugestanden, und später für 31 Schiffe Prämien von 300 bis 600 Lstg. für jedes. Als im Jahre 1824 auch diese Prämien-Zahlungen ihr Ende erreichten, ging die Ausrüstung von Schiffen zum Wallfischfange in der Südsee allmälig auf die englisch-amerikanischen Colonien über, wogegen von England aus mehr der Fang des Puttfisches in den Gewässern von Japan und Neu-Seeland betrieben wurde. Der Betrag der gezahlten Prämien war im Jahre 1821

für den nördlichen Wallfischfang	42,164	Lstg.
für den südlichen	8,300	=
zusammen	50,464	Lstg.

Hauptsächlich aus drei Gründen hat der Erfolg einer so großen Ausgabe nicht entsprochen; sie sind die Unsicherheit des häufig mit Verlust verbundenen Gewerbes, die zunehmende Schwierigkeit des Fanges in den nördlichen Meeren und die überwiegende Mitbewerbung der Nordamerikaner. Überhaupt ist es die eigentliche Bestimmung der Prämien, für den Fischfang eine größere Zahl von Seeleuten auszubilden, wenn für die vorhandene Kriegsmacht die vorhandene Handelsflotte nicht hinreichende Mannschaft zu liefern scheint.

Frankreich, nach hergestelltem Frieden die Trümmer seiner in den Kriegen Napoleons zu Grunde gegangenen Schiffahrt betrachtend, warf sich sofort mit größerer Eilfertigkeit als Überlegung in das System der gewöhnlichen und außergewöhnlichen Ausschließungs-Maaßregeln. Schon am 17. December 1814 wurden Differential-Zölle eingeführt, und das Gesetz vom 28. April 1816 gab ihnen eine allgemeine Anwendung. Der Inhalt der französischen Schifffahrts-Gesetzgebung ist ziemlich verwickelt; folgende Punkte bilden die Grundlage: 1) Die Küstenschifffahrt und der Verkehr mit den Colonien sind der National-flagge vorbehalten. 2) Inländische Schiffe bezahlen kein Tonnengeld, fremde etwas über 4 Francs per Tonne. 3) Fremde Schiffe haben von der Ladung einen Differential-Zoll zu entrichten, welcher nach dem Orte, woher sie kommen, wechselt. Er beträgt per Tonne bei Einfuhren aus europäischen Entrepots und aus dem mittelländischen Meere 50 Francs; bei Einfuhren von Orten außerhalb Europa 100 Francs; bei Einfuhren vom Cap der guten Hoffnung und westlich vom Cap Horn 200 bis 300 Francs. 4) Außerdem sind auch zu Gunsten der directen Schiff-

fahrt die Eingangszölle für Colonialwaaren (unabhängig von den Differential-Zöllen zu Gunsten der Nationalflagge) je nach den Versendungsorten vierfach verschieden. Sie betragen z. B. vom metrischen Centner Baumwolle, kommend

aus den Colonien	5	Francs
aus Ost- oder Westindien	10	"
aus andern nicht europäischen Ländern	20	"
aus europäischen Freihäfen	30	"

5) Endlich gibt Frankreich auch Zuschüsse aus der Staatscasse zur Förderung der Schifffahrt.

Die Bestimmungen wegen des Tonnengeldes und der Differential-Zölle wurden hier und dort durch Verträge mit andern Staaten geändert. Es sind deren abgeschlossen worden 1822 mit Nordamerika, 1826 mit England und Brasilien, 1836 mit Mecklenburg, 1841 mit den Niederlanden, 1842 mit Dänemark, 1843 mit Sardinien und Venezuela. Ohne in ihre Zergliederung einzugehen, ist zu bemerken, daß alle hinsichtlich des Tonnengeldes die Gegenseitigkeit festhalten und dasselbe entweder aufheben oder auf gleiche Höhe bringen, daß hingegen nur bei einigen für den directen Schifffahrts-Verkehr zwischen den Contrahenten die Differential-Zölle erlassen oder ermäßigt sind, daß demnach Frankreich, mit ungewöhnlicher Strenge die Unterscheidungs-Abgaben festhaltend, noch jetzt sehr viele Länder hinsichtlich der Fahrzeuge und beinahe alle hinsichtlich der Ladung nachtheiliger behandelt als die eigene Flagge.

Hervorzuheben aus jenen Verträgen ist das eigenthümliche Verhältniß zu Großbritannien. Obwohl nämlich Großbritannien die Einfuhr der Erzeugnisse fremder Welttheile aus europäischen Häfen verbietet, hatte Frankreich vor 1826, gleich andern Ländern, jene Einfuhr aus britischen Häfen gestattet. Durch den Vertrag vom 26. Januar 1826 hingegen kamen die Parteien überein, daß die Einfuhr der Erzeugnisse Afrika's, Asiens und Amerika's zum Verbrauche in Frankreich aus den Erzeugungsländern auf britischen Schiffen und aus Großbritannien auf allen Schiffen verboten sei. Eben so merkwürdig, wie diese Clausel, welche, als einseitige Willenserklärung Frankreichs, in einem die Erleichterung der Schifffahrts-Verbindun-

gen bezweckenden Vertrage eine sonderbare Rolle spielt, an sich war, eben so merkwürdig war sie in ihren Folgen, indem die Einfuhr von Colonialwaaren aus England nach Frankreich zwar abnahm (für einzelne Gegenstände wurde später das Verbot aufgehoben), dagegen aus den Niederlanden nach Frankreich beinahe in demselben Maaße zunahm. Frankreich empfing an Caffee, Cacao, Zimmt, Pfeffer, Piment, Thee, Indigo, Baumwolle, Blättertabak, Farb- und Tischlerholz

aus England . . . . . in den Jahren	1822—24	10,852,254	Kilogr.
	1838—40	76,674	"
aus Holland u. Belgien " " "	1822—24	1,879,217	"
	1838—40	10,566,114	"

Zweierlei wird aus diesem interessanten Vorgange zu entnehmen sein. Zuerst, daß England nicht den Krieg erklärt, wenn seinen Prohibitionen von einem andern Staate die nur gegen englische Schiffe, nur gegen englische Ausfuhr gerichtete Prohibition entgegengestellt wird, daß vielmehr England eingewilligt hat, durch Aufnahme in einen Handels- und Freundschaftsvertrag selbst eine Retorsions-Maaßregel zu sanctioniren, deren allgemeine Anwendung durch europäische Staaten die sofortige Vernichtung des englischen Zwischenhandels zwischen fremden Welttheilen und Europa zur Folge haben würde. Sodann, daß für einen Staat, welcher den Zwischenhandel durch englische Vermittelung aufhebt, dadurch noch keineswegs die Vermehrung seines unmittelbaren Verkehrs mit überseeischen Ländern gewonnen ist.

Aufmerksamkeit verdient ebenfalls das Verhältniß Frankreichs zu Nordamerika. Durch das oben erwähnte Gesetz vom 28. April 1816 fanden sich die nordamerikanischen Freistaaten verletzt, und nachdem die Folgen der Bevorzugung der französischen Flagge fühlbar wurden, steigerten sie das Tonnengeld für französische Schiffe auf 18 Dollars per Tonne. Frankreich blieb nicht zurück, und es traten die natürlichen Consequenzen des auf die Spitze getriebenen Bevorzugungs-Systems ein: sowohl die französischen als die nordamerikanischen Schiffe begannen sich von dem Verkehr zwischen beiden Staaten zurück zu ziehen, und der größte Theil dieses Verkehrs ging auf fremde Flaggen über. Unterhandlungen folgten und führten zu dem Schifffahrts-Vertrage vom 24. Juni 1822, der jedoch die eben erprobten Grundsätze nicht

vollständig verläugnete. Amerikanische Schiffe erlegen nach demselben im französischen Häfen ein Tonnengeld, wovon die Nationalflagge frei ist, und auf der Einfuhr unter amerikanischer Flagge lastet ein Differential-Zoll. Dasselbe Tonnengeld, derselbe Differential-Zoll trifft die französischen Schiffe in den nordamerikanischen Freistaaten. Der Verkehr zwischen beiden Ländern hat sich unter der Herrschaft dieses Vertrags so gestaltet, daß davon ein Achtel der französischen und sieben Achtel der nordamerikanischen Flagge zufallen. Die große Consequenz, womit Frankreich seit 1816 den Weg der Beschützung und Beförderung seiner Nationalschifffahrt durch Differential-Zölle auf Schiff und Ladung verfolgt hat, machen die Erfolge des Systems in jenem Lande einer besonderen Berücksichtigung werth. Sie liegen vor. Die französische Ein- und Ausfuhr zur See erfolgte

1827 in 16,632 Schiffen von 1,614,825 Tonnen Gehalt,
1844 in 28,227 „ „ 3,288,000 „ „

davon gehörten der fremden Flagge an: 1827 915,351 Tonnen,
1844 2,032,000 „

Von der Zunahme des französischen Handels in den Jahren 1827 bis 1844 waren mithin der fremden Flagge 1,116,649 Tonnen und der einheimischen nur 556,528 Tonnen zu Theil geworden. Die Zunahme der eigenen Schifffahrt ging übrigens nur aus der größeren, theilweise durch Dampf beförderten Thätigkeit der vorhandenen Schiffe hervor; die Zahl derselben und ihr Tonnengehalt hat seit 1827 nicht zu-, sondern abgenommen. Frankreich besaß

1827 14,322 Handelsschiffe, messend 692,125 Tonnen,
und 1844 13,679 „ „ 689,286 „
das ist 643 Schiffe und 2,839 Tonnen weniger.

Die Zahl der Schiffsmannschaften ist nicht größer als im Jahr 1776, wo die Bevölkerung Frankreichs beinahe ein Drittel geringer war als gegenwärtig.

Gleich England hat auch Frankreich das Mittel der Schifffahrts-Prämien vorzüglich auf den Fischfang, insbesondere auf den Wallfisch- und Stockfischfang, angewandt. Sie waren wie in England steigend und fallend, steigend und fallend mit ihnen die Zahl der zum Fange auslaufenden Schiffe. Für den Wallfischfang wechselten die Ausrü-

stungs-Prämien zwischen 60 und 180 Francs für die Tonne; ihr Gesammtbetrag war am Höchsten im Jahre 1837, wo er für 43 Schiffe 1,260,728 Francs erreichte; drei Jahre später war die Prämie auf 593,022 Francs, die Zahl der Schiffe auf 14 gefallen. Es ist berechnet worden, daß die Auslagen des Staats, auf die im Wallfischfange beschäftigten Seeleute vertheilt, $\frac{1830}{1831}$ pro Kopf 1400 und nach 1832 903 Francs betrugen. Dennoch hat die Regierung durch ein Gesetz vom 25. Juni 1841 die Prämienbewilligungen (67 Francs pro Tonne) bis Ende 1855 verlängert, vornehmlich weil sie darin eine Art von seemännischer Erziehungsanstalt erblickt. Von demselben Gesichtspunkte aus werden die Prämien für den Stockfischfang gerechtfertigt, in welchem ungefähr 400 Schiffe von 50,000 Tonnen Gehalt und mit einer Bemannung von 11,000 Köpfen beschäftigt sind. Wären letztere im Seedienste des Staats, so würde jeder jährlich 743 Francs kosten, wogegen ihre seemännische Ausbildung durch den Fischfang in einem 24jährigen Durchschnitte nur 232 Francs pro Kopf kostete, vermittelst der theils für die Ausrüstung der Schiffe, theils für die Ausfuhr der Fische nach den Colonien, nach Portugal, Spanien und den andern Ländern am mittelländischen Meere gezahlten Prämien, deren Summe in den zehn Jahren von 1830 bis 1839 32 Millionen Francs überstieg. Hinsichtlich der Ausfuhr-Prämien verdient erwähnt zu werden, daß deren Höhe vor 1832 die Ausfuhr verdorbener Fische nach den Antillen veranlaßte, wo sie häufig zu 10 bis 12 Francs für den metrischen Centner verkauft wurden, nachdem in Frankreich eine Prämie von 40 Francs dafür bezahlt worden war; ferner, daß die französische Regierung sich sehr wohl bewußt ist, niemals ohne Prämien den Stockfischfang aufrecht halten zu können.

In den Niederlanden nehmen die Differential-Zölle eine untergeordnete Stelle in der Schifffahrts-Gesetzgebung ein. Sie sind, mit den französischen verglichen, niedrig zu nennen. Beginnend mit einem halben Gulden, steigen sie bis zu zwanzig Gulden für die Last, so daß ihr Maximum noch nicht die Hälfte des Minimums in Frankreich erreicht. Außerdem haben Verträge mit den wichtigsten Staaten die Differential-Zölle bei directer und zum Theil auch bei indirecter Schifffahrt aufgehoben. — Inzwischen hat die niederländische Schifffahrt

einen raschen Aufschwung genommen; die Zahl der in den Niederlanden beladen ein- und auslaufenden einheimischen Schiffe stieg zwischen 1831 und 1843 von 7400 auf 9297, und ihr Tonnengehalt von 877,227 auf 1,478,847 Tonnen; die Niederlande besaßen:

1830	1212 Fahrzeuge,	enthaltend	149,500	Tonnen,
1837	1493	" "	234,600	"
1844	1794	" "	361,454	"

Es könnte nur erfreuen, nicht überraschen, wenn die niederländische Nation, einst die thätigste, kühnste und mächtigste auf den Meeren, nach dem wieder hergestellten Continentalfrieden ihre ehemalige Überlegenheit neu entwickelt und eine höhere Stellung unter den seefahrenden Völkern errungen hätte, ohne dazu der künstlichen Hülfe zu bedürfen. Daß dem jedoch nicht so ist, geht aus den Angaben hervor, welche weiter oben über die von den Niederlanden zur Ausschließung der fremden Schifffahrt von dem Verkehr mit den Colonien angewandten Mittel gemacht wurden. Die Differential-Zölle, womit die niederländische Flagge bei der Ausfuhr aus Java nach den Niederlanden begünstigt ist, reichen allerdings aus, die fremde Flagge von dieser Schifffahrt auszuschließen. Sie betragen, wie bereits angeführt, für Caffee 2 Gulden pro Pikul von 135 Pfund; sodann für Zinn ebenfalls 2 Gulden, für 100 Stück Häute 4 Gulden, für Zucker 6 Procent vom Werthe. Für die Schiffslast von 40 Centnern besteht sohin bei den beiden erstgenannten Artikeln eine Begünstigung von 64 und, unter Hinzurechnung des in Java üblichen Zollaufschlags von 5 pCt., reichlich von 67 Gulden. Wie groß auch dieser Unterschied sei, so haben die niederländischen Rheder ihn doch zum Vollen in Anspruch genommen, indem sie Frachten bedingen, die häufig um den Betrag des Zollunterschiedes jene überstiegen, wozu fremde Schiffer zu fahren bereit gewesen wären. Die niederländische Handelsgesellschaft, welche bekanntlich die Transporte von und nach Java für Rechnung der Regierung vermittelt, hat damit begonnen, pro Last nach Java und zurück 250 Gulden nebst 15 Procent Avarie und Caplaken zu zahlen; 1825 ging sie auf 240, 1828 auf 230 Gulden zurück; und da die Fracht nach Java für 30 Gulden bedungen wird, so betragen diese Sätze für die Fahrt von Java nach den Niederlanden respective 220, 210 und 200 Gulden; von 1834

an beschränkte sie sich auf Befrachtungen von Java nach den Niederlanden und bewilligte 170, später 160, zuletzt 150 Gulden für die Last Zucker; für Caffee ist die Fracht 10 Gulden niedriger; jedoch werden 1500 Kilogrammen Caffee für eine Last gerechnet, so daß die Last eigentlich 187 Gulden kostet außer dem Zuschlage von 15 pCt. für Avarie und Caplaken. Die Gesellschaft legte im Jahre 1838 ungefähr 16,500,000, im Jahre 1843 11,200,000 Gulden für Frachten aus, und man darf kühn annehmen, daß sie jährlich im Durchschnitt mindestens drei Millionen weniger ausgegeben haben würde, wenn Gleichheit der Abgaben für alle Flaggen und freie Concurrenz zwischen Java und den Niederlanden bestanden hätte. Diese drei Millionen würden in den öffentlichen Schatz geflossen sein, weil die transportirten Colonialerzeugnisse Eigenthum der Regierung sind, und weil die bezahlten Frachten der Regierung berechnet werden; sie sind demnach als eine Unterstützung anzusehen, welche die niederländische Regierung aus öffentlichen Mitteln zur Förderung der Nationalschifffahrt leistet. Daß wirklich die Unterstützung mindestens drei Millionen betrage, ist sehr leicht durch Thatsachen zu belegen: Gegenwärtig sind häufig mehr Schiffe unter niederländischer Flagge vorhanden, als die Handelsgesellschaft befrachtet; dieselben übernehmen die Last zu einem 20 bis 35 Gulden niedrigeren Preise. Von dem weiter als Batavia entfernten Manilla auf den philippinischen Inseln kostet die Last nach Amsterdam 108 bis 120 Gulden. Den sichersten Maaßstab der Vergleichung aber gewährt die Fracht von Batavia nach Hamburg; sie beträgt 96 Gulden pro Last.

Das Königreich Belgien, dessen Rhederei nach der Lostrennung von den Niederlanden größtentheils auf letztere überging, dessen Schifffahrt seitdem noch nicht zu großer Bedeutung gedieh, hat im Juli 1844 ein Differential-Zoll-Gesetz erlassen, welches die indirecte Schifffahrt mit höheren Zöllen als die directe, und in der directen Schifffahrt die fremde Flagge mit höheren Zöllen als die nationale belegt. Der Unterschied zu Gunsten der letzteren beträgt per metrischen Centner für Farbholz 60 Centimes, für Caffee 2 Francs 50 Cts., für Baumwolle und Zucker 1 Fr. 60 Cts., für Häute 1 Fr. 95 Cts., für Reis und Tabak 1 Fr. 50 Cts. u. s. w. Eine Einwirkung des Gesetzes auf die

belgischen Schifffahrts-Verhältnisse wird nach dessen anderthalbjährigem Bestehen noch nicht in entscheidendem Umfange nachzuweisen sein; wesentlich ist jedoch, zu bemerken, daß derselben sofort einige einschränkende Grenzen gezogen wurden. Mit dem Gesetze zugleich erschien eine königliche Ordonnanz, welche für den directen Verkehr mit den nordamerikanischen Freistaaten der Flagge der letzteren gleiche Behandlung mit der nationalen zusicherte. Es übersteigt aber der Verkehr Belgiens mit Nordamerika denjenigen mit allen andern überseeischen Ländern, und die belgische Flagge war darin nicht sehr betheiligt. — In dem Gesetze selbst ist die Einfuhr von 7 Millionen Kilogr. Caffee aus den Niederlanden, ein großer Theil des Landesverbrauchs, mit geringer Zoll-Erhöhung zugelassen. — Es ist ferner darin bestimmt, daß belgische und fremde von überseeischen Ländern kommende Schiffe in einem europäischen Hafen, jedoch ohne zu löschen und zu laden, landen und ihre Reise nach Belgien fortsetzen dürfen, ohne den Anspruch auf die niedrigsten Zölle zu verlieren; belgischen Schiffen darf auch das Löschen und Laden gestattet werden. Daraus entsteht, daß die Schiffe in einem englischen Hafen landen und von da ihre Fahrt nach dem Markte fortsetzen können, der die vortheilhafteste Verwerthung der Ladung verspricht, so daß also der Differential-Zoll gewissermaßen nur zu Gunsten der Fahrt von dem englischen Hafen nach dem belgischen wirkt.

Zum Schlusse wird auch der vereinigten Staaten von Nordamerika zu gedenken sein. Sie haben die Küstenschifffahrt der eigenen Flagge vorbehalten. Sie haben die Fahrzeuge fremder Nationen mit höheren Abgaben belastet; allein diese sind zu Gunsten derjenigen, die einen Vertrag auf dem Fuße der Gegenseitigkeit abzuschließen begehrten, entweder aufgehoben oder auf die Höhe der die nordamerikanischen Fahrzeuge in dem fremden Lande treffenden Lasten gebracht. Sie haben die Einfuhr unter fremder Flagge mit Differential-Zöllen belegt, allein auch diese sind durch Verträge, nach dem Belieben des contrahirenden Staats, entweder aufgehoben oder den in dem fremden Staate zu Lasten der amerikanischen Flagge noch verbleibenden Differential-Zöllen gleichgestellt. Sie haben den Grundsatz der Gegenseitigkeit selbst dahin ausgedehnt, daß sie den Staaten, welche die indirecte Schifffahrt

nicht ausschließen oder erschweren, ihrerseits die indirecte Schifffahrt nach Nordamerika gestatten. Sie haben keine Colonien erworben oder erobert, um in dem ausschließlichen Verkehr mit ihnen die nationale Schifffahrt groß zu ziehen. Sie haben keine Prämien bewilligt, um den Fischfang auszudehnen oder um eine Kriegsmannschaft auszubilden. Sie bauen endlich ihre Fahrzeuge nicht wohlfeiler, und besolden die Bemannung höher als die meisten europäischen Staaten.

Welchen Gang hat unter diesen Verhältnissen die Schifffahrt Nordamerika's genommen? Sie ist nächst der englischen die ausgebreitetste der Erde. In dem Verkehre mit allen Ländern, womit Nordamerika in Verbindung steht, ist die Theilnahme seiner Flagge größer, als die der fremden. Der Fischfang der Nordamerikaner ist bedeutender als der von England und Frankreich zusammen genommen. Im Jahre 1844 waren unter 497 Wallfischfängern, die auf den Sandwichsinseln anlegten, 1 Norweger, 2 Dänen, 9 Engländer, 19 Bremer, 26 Franzosen und 440 Nordamerikaner. Die Freistaaten besitzen bereits eine bedeutende Kriegsflotte und haben alle Mittel zur Hand, sie in kurzer Frist auf eine Achtung gebietende Stufe zu heben.

In dem bewundernswerthen Aufschwunge der nordamerikanischen Schifffahrt zeigt sich abermals der Einfluß natürlicher Begünstigungen, die für jenes Land die Lage und Ausdehnung am Meere und die Nothwendigkeit des Austausches seiner Erzeugnisse gegen europäische darbieten. Besonders aber offenbart sich in ihm der Einfluß der politischen Freiheit, die in dem Individuum aus dem Rechte, an öffentlichen Angelegenheiten selbstbestimmend Theil zu nehmen, die Fähigkeit entwickelt, in eigenen Angelegenheiten der eigenen Kraft zu vertrauen und fremder Hülfe oder Leitung zu entbehren. Kein anderer Zweig der Thätigkeit des Menschen bedarf so sehr des stolzen Selbstvertrauens, des selbstbestimmenden Willens, als die der polizeilichen Vormundschaft entrückte Fahrt auf den Meeren, in der nach dem Zeugnisse der Geschichte vorzugsweise die politisch freien Völker die schönsten Kränze pflückten. Wo aber diesem Zeugnisse seine volle Geltung nicht eingeräumt werden will, da möge — und dies ist eine der aus den Erfahrungen der alten und neuen Welt zu entnehmenden Lehren — wenigstens die staatswirthschaftlich wichtige Wahrnehmung benutzt werden, daß

der Erfolg der Schifffahrt wesentlich von den Eigenschaften der Schifffahrer abhängt; daß die nordamerikanischen Schifffahrer nicht der Eroberung, noch der Anwendung von Gewalt oder Übermacht, noch der künstlichen Hülfsmittel, der Verbote, Zölle oder Prämien bedurften, um in dem Wettkampfe mit allen seefahrenden Völkern der Erde den Preis zu erringen. Was insbesondere die künstlichen Hülfsmittel betrifft, so zeigen alle aufgezählten und nicht aufgezählten Erfahrungen, daß man zwar durch sie die Schifffahrt hervorzurufen oder auszudehnen vermag, daß aber in den seltensten Fällen die Schifffahrt dadurch befähigt wird, auch nach Wegfall der künstlichen Hülfe neben jeder fremden Mitwerbung erfolgreich bestehen zu können. Die schützenden Zölle, welche man häufig zur Emporbringung verschiedener Gewerbszweige vorschlägt oder anordnet, werden ziemlich regelmäßig durch die Behauptung gerechtfertigt, daß nach einiger Dauer ungestörten Betriebes im abgeschlossenen Gebiete die Ausbildung der betreffenden Gewerbe so weit vorgeschritten sein werde, um die freie Concurrenz mit dem Auslande ohne Nachtheil ertragen zu können. Oft tritt die Erfahrung dieser Behauptung verneinend entgegen; auf ihre Verwirklichung mit Zuversicht zu rechnen, wird bei Maaßregeln zur Hebung der Schifffahrt am Wenigsten rathsam sein. Englands Industrie ist in vielen Fächern keines Schutzes bedürftig; seine Schifffahrt würde bei völliger Freiheit schwerlich ihren jetzigen Rang vollständig behaupten. Deutschland ist mehr als andere Länder zu hoffen berechtigt, daß eine künstlich gehobene Schifffahrt künftig selbstständig bestehen und sich fortbilden werde; Gründe dafür sind die gegenwärtigen Leistungen der Schifffahrt Preußens, Hamburgs, Bremens, Hannovers und Oldenburgs — die Leistungen in früheren Jahrhunderten zur Zeit des Hansabundes — die verhältnißmäßige Wohlfeilheit von Material und Lohn und der Nationalcharacter des Volkes. Allein es wird weise sein, bei den Anordnungen zu Gunsten der Schifffahrt diese Hoffnung nicht in Anschlag zu bringen, sondern nur das zu thun, was die im Eingange erwähnten Zwecke rechtfertigen, wenn auch die Schifffahrt niemals ein ohne Schutz gedeihendes Gewerbe werden könnte. Von diesem Standpunkte aufgefaßt, bekunden die Erfahrungen in andern Ländern noch entschiedener, als es ohnehin schon geschieht, daß die unmittelbare Unterstützung

den Differential-Zöllen vorzuziehen sei, wie nunmehr mit besonderer Beziehung auf die Verhältnisse des Zollvereins näher nachzuweisen sein wird.

Vorab die Bemerkung, daß als Form der unmittelbaren Unterstützung in Vorschlag zu bringen ist: eine Ausrüstungs-Prämie für jedes im Zollvereine neu erbaute, zur Fahrt nach überseeischen Ländern bestimmte und taugliche Schiff, und eine Prämie für die aus Angehörigen des Zollvereins bestehende Bemannung nach jeder hin und zurück vollbrachten Fahrt.

Der Bewilligung eines Rabbatts bei der unmittelbaren Einfuhr überseeischer Waaren auf Schiffen des Zollvereins, oder der Einführung von Differential-Schifffahrts-Zöllen stehen die meisten Schifffahrts-Verträge entgegen, welche der Verein oder welche Preußen mit fremden Ländern abgeschlossen hat. Nach dem Inhalte der Verträge mit Großbritannien und Belgien kann der Verein vor dem Jahre 1848 die Einfuhr auf Schiffen dieser Länder nicht höher belasten als die Einfuhr auf eigenen Schiffen. Wollte er dennoch sofort den Differential-Zoll gegen die Flaggen anderer Länder richten, so würde er eine Prämie zu Gunsten der englischen Schifffahrt nach dem Zollvereine einführen und jene Länder mit Recht gegen sich entrüsten. Der Verein kann aber überhaupt keine Differential-Zölle zu Gunsten der eigenen Flagge anordnen, so lange die Verträge zwischen dem Vereine und Griechenland, zwischen Preußen und den Hansestädten, Mecklenburg, Nordamerika, Oldenburg, Sardinien, Schweden und Norwegen nicht aufgekündigt und aufgehoben sind, weil in ihnen die gleichmäßige Behandlung der beiderseitigen Flaggen sowohl für die directe als die indirecte Einfuhr festgestellt ist. Auf gleichem Fuße verkehrt Preußen mit Rußland, Dänemark und Hannover ohne ausdrückliche oder auf Grund stillschweigend fortlaufender Verträge; auch dieses factische Verhältniß würde durch die differentielle Belastung der fremden Flagge gelöset werden.

Frankreich führte die Differential-Zölle unmittelbar nach dem allgemeinen Frieden ein, als es noch mit keiner andern Macht einen entgegenstehenden Schifffahrts-Vertrag abgeschlossen hatte; eben so waren die Niederlande und neuerlich der junge Staat Belgien, der übrigens soeben durch seine Differential-Zölle in einen Handelskrieg mit den

Niederlanden gerathen ist, durch Verträge nicht gebunden. Daß der Zollverein sich in einer davon sehr abweichenden Lage befindet, verdient wohl berücksichtigt zu werden; die plötzliche Aufkündigung und Auflösung einer ganzen Reihe von Staatsverträgen ist ein Schritt, zu welchem ein Staat sich nicht ohne dringende Nothwendigkeit entschließen wird.

Der Anordnung von Ausrüstungs- und Fahrtprämien stehen dagegen die Verträge mit andern Staaten nicht entgegen. Zwar enthalten mehrere die Zusicherung, daß Prämien, Rückzölle oder andere Vortheile dieser Art, welche der Einfuhr oder der Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt sind, gleichmäßig auch bei der Ein- oder Ausfuhr auf Schiffen des andern Staates gewährt werden sollen; allein diese Zusicherung bezieht sich nur auf Prämien und Rückzölle für ein- oder ausgeführte Waaren, nicht auf directe Unterstützungen, welche den eigenen Unterthanen zu bewilligen jedem Theile vorbehalten bleibt. Auch Verträge, die Frankreich und England abgeschlossen, enthalten jene Zusicherung, ohne daß dadurch Frankreich und England gehindert gewesen wären, zum Vortheile der inländischen Schifffahrt die oben erwähnten Unterstützungen zu gewähren.

Die Aufkündigung der bestehenden Verträge von Seiten Preußens und des Zollvereins zum Zwecke der Einführung von Schifffahrts-Differential-Zöllen für den Verkehr mit überseeischen Ländern würde natürlich Hand in Hand mit dem Versuche gehen, jene Verträge unter Modification der hinsichtlich der indirecten Fahrt gemachten Zugeständnisse zu erneuern. Es ist aber nicht mit Gewißheit vorauszusetzen, daß die betreffenden Staaten auf eine solche Abänderung eingehen, daß sie einwilligen würden, in allen übrigen Punkten die ihrerseits gemachten Zugeständnisse fortbestehen zu lassen. Daraus könnte eine erhebliche Störung und Benachtheiligung der preußischen Schifffahrt auf dem Gebiete, worauf sie sich gegenwärtig bewegt, entspringen; es könnte ein erworbenes Gut geopfert werden wegen der ungewissen Hoffnung auf ein zu erwerbendes. Man wird gerechtes Bedenken tragen, Maaßregeln zu Gunsten der Schifffahrt nach entfernten Ländern zu treffen, wovon der unmittelbare Erfolg die Schmälerung der bestehenden Schiff-

fahrt sein würde. Die Anordnung von Prämien läßt einen solchen Erfolg nicht befürchten.

Noch in anderer Beziehung bilden abgeschlossene Verträge ein Hinderniß gegen die Anordnung von Differential-Zöllen, nämlich die Verträge, welche von denjenigen deutschen Staaten abgeschlossen wurden, deren baldiger Anschluß an den Zollverein allseitig gewünscht wird. Auch diese haben andern Ländern die Gleichstellung mit der eigenen Flagge sowohl für die directe als indirecte Schifffahrt zugesichert; sie würden daher, nachdem der Zollverein das Differential-Zoll-System angenommen hätte, demselben nicht mehr beitreten können, bevor ihre Vertragsverhältnisse aufgelöset wären. Während der raschere Anschluß der noch isolirten deutschen Staaten einer der wichtigsten Beweggründe für die Hebung der Schifffahrt ist, wäre die letztere in einer Form erstrebt, welche jenen Anschluß geradezu erschweren und verzögern würde.

Im Gegensatze hiervon ist die Form der Gewährung von Prämien für Ausrüstung und Fahrt der Schiffe, namentlich wenn sie, wie nöthig, für eine gewisse Dauer fest beschlossen wird, ein bedeutendes Aufmunterungsmittel zum Beitritt für die Nachbarstaaten.

Bezüglich hierauf ist nicht unerwogen zu lassen, daß Differential-Zölle für zwei der bedeutendsten transatlantischen Transport-Gegenstände, nämlich für Baumwolle und Häute, weil sie zollfrei eingehen, wirkungslos bleiben, wogegen die Prämien deren Transport durch Vereinsschiffe eben so sehr wie denjenigen von Caffee, Zucker und andern besteuerten Artikeln begünstigen würden.

Ein anderer und zwar ein sehr wichtiger Theil der Schifffahrt ist dem Einflusse der Differential-Zölle entrückt, nämlich der directe Verkehr zwischen zwei Ländern in den Schiffen dieser beiden Länder. Wie oben bereits angeführt, erkennt die neuere Zeit jedem Staat das Recht zu, die Schiffe eines fremden Landes so zu behandeln, wie die eigenen im fremden Lande behandelt werden, und von diesem Rechte wird, so weit es sich vom directen Verkehr zwischen zwei Ländern handelt, ein ganz allgemeiner Gebrauch gemacht nicht nur von Staaten gleichen Ranges, sondern auch von den kleinen gegenüber den großen. Es liegt zu Tage, daß der Zollverein, stände Preußen auch nicht in Vertragsverhältnissen zu den vereinigten Staaten, die Einfuhr aus diesem Lande auf dessen

Schiffen nicht mit einem höheren Zolle belegen könnte, als die Einfuhr aus demselben auf eigenen Schiffen, ohne daß sofort eine Gegenmaaßregel der vereinigten Staaten die Flagge des Zollvereins in dem Verkehr mit ihnen mindestens eben so schwer treffen würde. Will der Zollverein einen Differential-Zoll einführen, will er einen Rabbatt bei der directen Einfuhr überseeischer Gegenstände in eigenen Schiffen bewilligen, so versteht es sich von selbst, daß er gleichzeitig der Einfuhr unter der Flagge des Erzeugungslandes denselben Rabbatt zu gewähren hat, daß er also z. B. in dem Verkehr mit den vereinigten Staaten deren Flagge, den gefährlichsten aller Concurrenten, eben so günstig behandeln muß, wie seine eigene.

Die Maaßregel der Prämien hingegen würde keine Gegenmaaßregel zur Folge haben; die vereinigten Staaten z. B. würden ihr eben so ruhig zusehen, wie sie es hinsichtlich der von England und Frankreich gezahlten Prämien thaten und thun; der Einfluß der Prämien würde da erst recht wirksam werden, wo der Einfluß der Differential-Zölle seine Grenze findet.

Die Wirksamkeit der Differential-Zölle ist auf den indirecten Schifffahrtsverkehr beschränkt; sie können bezwecken und bewirken, daß die Schifffahrt zwischen zwei Ländern nur der Flagge dieser Länder zufalle, oder daß die Flagge dritter nur unter nachtheiligen Bedingungen daran Theil nehme. Inzwischen darf man wohl annehmen, daß auch diese Art der Wirksamkeit für den Verkehr des Zollvereins mit europäischen Ländern nicht wünschenswerth sei, weil daraus statt der Begünstigung eine Benachtheiligung der bestehenden Schifffahrt hervorgehen könnte, weil die Schifffahrt des Vereins in Europa nicht des Schutzes gegen fremde Concurrenz, sondern vielmehr des größeren Gebiets zur Concurrenz mit Fremden bedarf, und weil aus angeführten Gründen seine Sorge vorzüglich auf die außereuropäische Schifffahrt gerichtet sein soll. Mit Recht schlägt daher die Denkschrift des Handels-Amtes nur zu Gunsten der unmittelbaren überseeischen Schifffahrt Differential-Zölle vor. Indem nun, hierauf angewandt, die Differential-Zölle bewirken können und, wenn der Zollunterschied groß ist, bewirken werden, daß die Betheiligung der dritten Flagge an der Schifffahrt zwischen dem Zollvereine und einem überseeischen Lande sich verringere, daß der Bezug

transatlantischer Erzeugnisse aus europäischen Häfen ebenfalls abnehme: so ist vor allen Dingen zu erwägen, daß hier der Fall eintritt, wo die Interessen des Handels und der Schifffahrt nicht zusammen, sondern in entgegengesetzter Richtung aus einander gehen. Dem Interesse des Handels entsprechen niedrige, dem Interesse der Rhederei entsprechen hohe Frachten, und nichts ist gewisser, als daß z. B. die Bewilligung eines Rabbatts bei der Einfuhr brasilianischen Caffee's und Zuckers auf brasilianischen oder vereinsländischen Schiffen die diesen Schiffen für die Fahrt von Brasilien nach dem Zollvereine zu gewährende Fracht beinahe um den vollen Betrag des Rabbatts, wenn er nicht übermäßig hoch gegriffen wäre, steigern würde. Die allgemeinen Gesetze, wonach die Preise der Dinge sich regeln, lassen diese Wirkung, so lange es nur wenig brasilianische und vereinsländische Schiffe giebt, voraussehen; die vorhin besprochene Erfahrung hinsichtlich der Frachtsätze zwischen Java und den Niederlanden dient zur Bestätigung.

Es läßt sich hierauf nicht mit Grund entgegnen, daß die Erhöhung der Fracht von Brasilien nach dem Zollvereine den Handel und Verbrauch nicht belaste, weil sie nach Abzug des Zoll-Rabbatts sich noch etwas niedriger stelle, als die Fracht mit fremden Schiffen; denn diese Entgegnung würde zwei Punkte mit einander vermengen, welche nicht im Zusammenhange stehen und welche zur Vermeidung von Täuschungen aus einander gehalten werden müssen, nämlich die Einnahme des Staates an Verbrauchssteuern und die Ausgabe des Staates, respective die Besteuerung der Nation zu einem besonderen gewerblichen Zwecke. Kann der Zollverein auf die Einnahme aus der Verbrauchssteuer von Caffee und Zucker verzichten und deren abgabenfreie Einfuhr gestatten, so wird er dadurch den Verbrauch dieser Erzeugnisse und den Handel mit dem Auslande sehr vermehren; belegt er sodann die Einfuhr von Caffee und Zucker auf fremden Schiffen mit einer Abgabe, und folgt ihr in gleicher Höhe eine Steigerung der Fracht auf eigenen Schiffen, so bewirkt er allgemein eine Verminderung des Verbrauchs und des Handels. Eben so verhält es sich, wenn z. B. der Zollverein die Eingangsabgabe von Caffee auf 6, von Zucker auf 5 Thlr. pro Centner feststellt und dieselbe bei der Einfuhr unter fremder Flagge nur um 15 Sgr. pro Centner erhöht. Man kann in diesem Falle nur uneigentlich von einem Zoll-Rab-

hatt zu Gunsten der eigenen Flagge reden; in der That tritt eine Zollerhöhung ein, und zu Lasten des eigenen Verbrauchs und Handels, wenn die höhere Fracht den Differential-Zoll, den man in Frankreich bezeichnend surtaxe nennt, ausgleicht. Unter allen Umständen wird der Differential-Zoll den Verbrauch und den Handel um den Betrag der erhöhten Fracht der auf begünstigten Schiffen eingeführten Waaren belasten. Wenn aber in einzelnen Fällen wegen einer bereits vorhandenen genügenden Anzahl von Schiffen der begünstigten Flaggen eine Frachterhöhung nicht einträte, wie dies nach dem Anschlusse Bremens hinsichtlich der Schifffahrt zwischen Bremen und Nordamerika, insbesondere hinsichtlich der Versendung nordamerikanischen Tabaks nach Bremen gedenkbar wäre, so würde auch der Differential-Zoll wirkungslos bleiben, er würde den nordamerikanischen und bremischen Schiffen keinen Vortheil zuwenden, den sie nicht vorher schon genossen. Die Art der Wirkung der Differential-Zölle, um es in Einem Worte auszudrücken, ist, kann und soll keine andere sein, als die Erhöhung der Fracht, eine Erhöhung, welche die Aufmunterung zum Schiffbau und zur Schifffahrt enthält und woran sich die Hoffnung knüpft, daß sie später der vermehrten Zahl von Schiffen unter begünstigter Flagge und der Concurrenz unter ihnen weichen werde. Wenn die zum Zweck der Vermehrung der Schiffe und der Schifffahrt angeordneten Differential-Zölle keine Frachterhöhung erzeugen, so erzeugen sie überhaupt nichts.

Entgegengesetzt ist die Richtung, in welcher durch Prämien für Ausrüstung und Fahrt die Ausbreitung der Schifffahrt erstrebt wird. Sie erzielt statt der Erhöhung die Erniedrigung der Frachten; sie will den Inländer durch Verringerung der Capitalanlage, durch Verringerung der Reisekosten in Stand setzen, den Waarentransport eben so wohlfeil oder wohlfeiler als der Ausländer zu übernehmen; sie will dem Handel und dem Verbrauche die Lasten erleichtern, anstatt ihm eine neue Last aufzulegen.

Je geringer die Zahl der Schiffe eines Landes zu der Zeit, wo es Differential-Zölle einführt, ist, je mehr wird sich die Frachterhöhung dem vollen Betrage des Zollunterschiedes nähern, selbst wenn derselbe sehr hoch gegriffen wäre, und unbezweifelt wird diese Wirkung lebhafte

nicht ausschließen oder erschweren, ihrerseits die indirecte Schifffahrt nach Nordamerika gestatten. Sie haben keine Colonien erworben oder erobert, um in dem ausschließlichen Verkehr mit ihnen die nationale Schifffahrt groß zu ziehen. Sie haben keine Prämien bewilligt, um den Fischfang auszudehnen oder um eine Kriegsmannschaft auszubilden. Sie bauen endlich ihre Fahrzeuge nicht wohlfeiler, und besolden die Bemannung höher als die meisten europäischen Staaten.

Welchen Gang hat unter diesen Verhältnissen die Schifffahrt Nordamerika's genommen? Sie ist nächst der englischen die ausgebreitetste der Erde. In dem Verkehre mit allen Ländern, womit Nordamerika in Verbindung steht, ist die Theilnahme seiner Flagge größer, als die der fremden. Der Fischfang der Nordamerikaner ist bedeutender als der von England und Frankreich zusammen genommen. Im Jahre 1844 waren unter 497 Wallfischfängern, die auf den Sandwichsinseln anlegten, 1 Norweger, 2 Dänen, 9 Engländer, 19 Bremer, 26 Franzosen und 440 Nordamerikaner. Die Freistaaten besitzen bereits eine bedeutende Kriegsflotte und haben alle Mittel zur Hand, sie in kurzer Frist auf eine Achtung gebietende Stufe zu heben.

In dem bewunderenswerthen Aufschwunge der nordamerikanischen Schifffahrt zeigt sich abermals der Einfluß natürlicher Begünstigungen, die für jenes Land die Lage und Ausdehnung am Meere und die Nothwendigkeit des Austausches seiner Erzeugnisse gegen europäische darbieten. Besonders aber offenbart sich in ihm der Einfluß der politischen Freiheit, die in dem Individuum aus dem Rechte, an öffentlichen Angelegenheiten selbstbestimmend Theil zu nehmen, die Fähigkeit entwickelt, in eigenen Angelegenheiten der eigenen Kraft zu vertrauen und fremder Hülfe oder Leitung zu entbehren. Kein anderer Zweig der Thätigkeit des Menschen bedarf so sehr des stolzen Selbstvertrauens, des selbstbestimmenden Willens, als die der polizeilichen Vormundschaft entrückte Fahrt auf den Meeren, in der nach dem Zeugnisse der Geschichte vorzugsweise die politisch freien Völker die schönsten Kränze pflückten. Wo aber diesem Zeugnisse seine volle Geltung nicht eingeräumt werden will, da möge — und dies ist eine der aus den Erfahrungen der alten und neuen Welt zu entnehmenden Lehren — wenigstens die staatswirthschaftlich wichtige Wahrnehmung benutzt werden, daß

der Erfolg der Schifffahrt wesentlich von den Eigenschaften der Schifffahrer abhängt; daß die nordamerikanischen Schifffahrer nicht der Eroberung, noch der Anwendung von Gewalt oder Übermacht, noch der künstlichen Hülfsmittel, der Verbote, Zölle oder Prämien bedurften, um in dem Wettkampfe mit allen seefahrenden Völkern der Erde den Preis zu erringen. Was insbesondere die künstlichen Hülfsmittel betrifft, so zeigen alle aufgezählten und nicht aufgezählten Erfahrungen, daß man zwar durch sie die Schifffahrt hervorzurufen oder auszudehnen vermag, daß aber in den seltensten Fällen die Schifffahrt dadurch befähigt wird, auch nach Wegfall der künstlichen Hülfe neben jeder fremden Mitwerbung erfolgreich bestehen zu können. Die schützenden Zölle, welche man häufig zur Emporbringung verschiedener Gewerbszweige vorschlägt oder anordnet, werden ziemlich regelmäßig durch die Behauptung gerechtfertigt, daß nach einiger Dauer ungestörten Betriebes im abgeschlossenen Gebiete die Ausbildung der betreffenden Gewerbe, so weit vorgeschritten sein werde, um die freie Concurrenz mit dem Auslande ohne Nachtheil ertragen zu können. Oft tritt die Erfahrung dieser Behauptung verneinend entgegen; auf ihre Verwirklichung mit Zuversicht zu rechnen, wird bei Maaßregeln zur Hebung der Schifffahrt am Wenigsten rathsam sein. Englands Industrie ist in vielen Fächern keines Schutzes bedürftig; seine Schifffahrt würde bei völliger Freiheit schwerlich ihren jetzigen Rang vollständig behaupten. Deutschland ist mehr als andere Länder zu hoffen berechtigt, daß eine künstlich gehobene Schifffahrt künftig selbstständig bestehen und sich fortbilden werde; Gründe dafür sind die gegenwärtigen Leistungen der Schifffahrt Preußens, Hamburgs, Bremens, Hannovers und Oldenburgs — die Leistungen in früheren Jahrhunderten zur Zeit des Hansabundes — die verhältnißmäßige Wohlfeilheit von Material und Lohn und der Nationalcharacter des Volkes. Allein es wird weise sein, bei den Anordnungen zu Gunsten der Schifffahrt diese Hoffnung nicht in Anschlag zu bringen, sondern nur das zu thun, was die im Eingange erwähnten Zwecke rechtfertigen, wenn auch die Schifffahrt niemals ein ohne Schutz gedeihendes Gewerbe werden könnte. Von diesem Standpunkte aufgefaßt, bekunden die Erfahrungen in andern Ländern noch entschiedener, als es ohnehin schon geschieht, daß die unmittelbare Unterstützung

den Differential-Zöllen vorzuziehen sei, wie nunmehr mit besonderer Beziehung auf die Verhältnisse des Zollvereins näher nachzuweisen sein wird.

Vorab die Bemerkung, daß als Form der unmittelbaren Unterstützung in Vorschlag zu bringen ist: eine Ausrüstungs-Prämie für jedes im Zollvereine neu erbaute, zur Fahrt nach überseeischen Ländern bestimmte und taugliche Schiff, und eine Prämie für die aus Angehörigen des Zollvereins bestehende Bemannung nach jeder hin und zurück vollbrachten Fahrt.

Der Bewilligung eines Rabbatts bei der unmittelbaren Einfuhr überseeischer Waaren auf Schiffen des Zollvereins, oder der Einführung von Differential-Schifffahrts-Zöllen stehen die meisten Schifffahrts-Verträge entgegen, welche der Verein oder welche Preußen mit fremden Ländern abgeschlossen hat. Nach dem Inhalte der Verträge mit Großbritannien und Belgien kann der Verein vor dem Jahre 1848 die Einfuhr auf Schiffen dieser Länder nicht höher belasten als die Einfuhr auf eigenen Schiffen. Wollte er dennoch sofort den Differential-Zoll gegen die Flaggen anderer Länder richten, so würde er eine Prämie zu Gunsten der englischen Schifffahrt nach dem Zollvereine einführen und jene Länder mit Recht gegen sich entrüsten. Der Verein kann aber überhaupt keine Differential-Zölle zu Gunsten der eigenen Flagge anordnen, so lange die Verträge zwischen dem Vereine und Griechenland, zwischen Preußen und den Hansestädten, Mecklenburg, Nordamerika, Oldenburg, Sardinien, Schweden und Norwegen nicht aufgekündigt und aufgehoben sind, weil in ihnen die gleichmäßige Behandlung der beiderseitigen Flaggen sowohl für die directe als die indirecte Einfuhr festgestellt ist. Auf gleichem Fuße verkehrt Preußen mit Rußland, Dänemark und Hannover ohne ausdrückliche oder auf Grund stillschweigend fortlaufender Verträge; auch dieses factische Verhältniß würde durch die differentielle Belastung der fremden Flagge gelöset werden.

Frankreich führte die Differential-Zölle unmittelbar nach dem allgemeinen Frieden ein, als es noch mit keiner andern Macht einen entgegenstehenden Schifffahrts-Vertrag abgeschlossen hatte; eben so waren die Niederlande und neuerlich der junge Staat Belgien, der übrigens soeben durch seine Differential-Zölle in einen Handelskrieg mit den

Niederlanden gerathen ist, durch Verträge nicht gebunden. Daß der Zollverein sich in einer davon sehr abweichenden Lage befindet, verdient wohl berücksichtigt zu werden; die plötzliche Aufkündigung und Auflösung einer ganzen Reihe von Staatsverträgen ist ein Schritt, zu welchem ein Staat sich nicht ohne dringende Nothwendigkeit entschließen wird.

Der Anordnung von Ausrüstungs- und Fahrtprämien stehen dagegen die Verträge mit andern Staaten nicht entgegen. Zwar enthalten mehrere die Zusicherung, daß Prämien, Rückzölle oder andere Vortheile dieser Art, welche der Einfuhr oder der Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt sind, gleichmäßig auch bei der Ein- oder Ausfuhr auf Schiffen des andern Staates gewährt werden sollen; allein diese Zusicherung bezieht sich nur auf Prämien und Rückzölle für ein- oder ausgeführte Waaren, nicht auf directe Unterstützungen, welche den eigenen Unterthanen zu bewilligen jedem Theile vorbehalten bleibt. Auch Verträge, die Frankreich und England abgeschlossen, enthalten jene Zusicherung, ohne daß dadurch Frankreich und England gehindert gewesen wären, zum Vortheile der inländischen Schifffahrt die oben erwähnten Unterstützungen zu gewähren.

Die Aufkündigung der bestehenden Verträge von Seiten Preußens und des Zollvereins zum Zwecke der Einführung von Schifffahrts-Differential-Zöllen für den Verkehr mit überseeischen Ländern würde natürlich Hand in Hand mit dem Versuche gehen, jene Verträge unter Modification der hinsichtlich der indirecten Fahrt gemachten Zugeständnisse zu erneuern. Es ist aber nicht mit Gewißheit vorauszusetzen, daß die betreffenden Staaten auf eine solche Abänderung eingehen, daß sie einwilligen würden, in allen übrigen Punkten die ihrerseits gemachten Zugeständnisse fortbestehen zu lassen. Daraus könnte eine erhebliche Störung und Benachtheiligung der preußischen Schifffahrt auf dem Gebiete, worauf sie sich gegenwärtig bewegt, entspringen; es könnte ein erworbenes Gut geopfert werden wegen der ungewissen Hoffnung auf ein zu erwerbendes. Man wird gerechtes Bedenken tragen, Maaßregeln zu Gunsten der Schifffahrt nach entfernten Ländern zu treffen, wovon der unmittelbare Erfolg die Schmälerung der bestehenden Schiff-

fahrt sein würde. Die Anordnung von Prämien läßt einen solchen Erfolg nicht befürchten.

Noch in anderer Beziehung bilden abgeschlossene Verträge ein Hinderniß gegen die Anordnung von Differential-Zöllen, nämlich die Verträge, welche von denjenigen deutschen Staaten abgeschlossen wurden, deren baldiger Anschluß an den Zollverein allseitig gewünscht wird. Auch diese haben andern Ländern die Gleichstellung mit der eigenen Flagge sowohl für die directe als indirecte Schifffahrt zugesichert; sie würden daher, nachdem der Zollverein das Differential-Zoll-System angenommen hätte, demselben nicht mehr beitreten können, bevor ihre Vertragsverhältnisse aufgelöset wären. Während der raschere Anschluß der noch isolirten deutschen Staaten einer der wichtigsten Beweggründe für die Hebung der Schifffahrt ist, wäre die letztere in einer Form erstrebt, welche jenen Anschluß geradezu erschweren und verzögern würde.

Im Gegensatze hiervon ist die Form der Gewährung von Prämien für Ausrüstung und Fahrt der Schiffe, namentlich wenn sie, wie nöthig, für eine gewisse Dauer fest beschlossen wird, ein bedeutendes Aufmunterungsmittel zum Beitritt für die Nachbarstaaten.

Bezüglich hierauf ist nicht unerwogen zu lassen, daß Differential-Zölle für zwei der bedeutendsten transatlantischen Transport-Gegenstände, nämlich für Baumwolle und Häute, weil sie zollfrei eingehen, wirkungslos bleiben, wogegen die Prämien deren Transport durch Vereinsschiffe eben so sehr wie denjenigen von Caffee, Zucker und andern besteuerten Artikeln begünstigen würden.

Ein anderer und zwar ein sehr wichtiger Theil der Schifffahrt ist dem Einflusse der Differential-Zölle entrückt, nämlich der directe Verkehr zwischen zwei Ländern in den Schiffen dieser beiden Länder. Wie oben bereits angeführt, erkennt die neuere Zeit jedem Staat das Recht zu, die Schiffe eines fremden Landes so zu behandeln, wie die eigenen im fremden Lande behandelt werden, und von diesem Rechte wird, so weit es sich vom directen Verkehr zwischen zwei Ländern handelt, ein ganz allgemeiner Gebrauch gemacht nicht nur von Staaten gleichen Ranges, sondern auch von den kleinen gegenüber den großen. Es liegt zu Tage, daß der Zollverein, stände Preußen auch nicht in Vertragsverhältnissen zu den vereinigten Staaten, die Einfuhr aus diesem Lande auf dessen

Schiffen nicht mit einem höheren Zolle belegen könnte, als die Einfuhr aus denselben auf eigenen Schiffen, ohne daß sofort eine Gegenmaaßregel der vereinigten Staaten die Flagge des Zollvereins in dem Verkehr mit ihnen mindestens eben so schwer treffen würde. Will der Zollverein einen Differential-Zoll einführen, will er einen Rabbatt bei der directen Einfuhr überseeischer Gegenstände in eigenen Schiffen bewilligen, so versteht es sich von selbst, daß er gleichzeitig der Einfuhr unter der Flagge des Erzeugungslandes denselben Rabbatt zu gewähren hat, daß er also z. B. in dem Verkehr mit den vereinigten Staaten deren Flagge, den gefährlichsten aller Concurrenten, eben so günstig behandeln muß, wie seine eigene.

Die Maaßregel der Prämien hingegen würde keine Gegenmaaßregel zur Folge haben; die vereinigten Staaten z. B. würden ihr eben so ruhig zusehen, wie sie es hinsichtlich der von England und Frankreich gezahlten Prämien thaten und thun; der Einfluß der Prämien würde da erst recht wirksam werden, wo der Einfluß der Differential-Zölle seine Grenze findet.

Die Wirksamkeit der Differential-Zölle ist auf den indirecten Schifffahrtsverkehr beschränkt; sie können bezwecken und bewirken, daß die Schifffahrt zwischen zwei Ländern nur der Flagge dieser Länder zufalle, oder daß die Flagge dritter nur unter nachtheiligen Bedingungen daran Theil nehme. Inzwischen darf man wohl annehmen, daß auch diese Art der Wirksamkeit für den Verkehr des Zollvereins mit europäischen Ländern nicht wünschenswerth sei, weil daraus statt der Begünstigung eine Benachtheiligung der bestehenden Schifffahrt hervorgehen könnte, weil die Schifffahrt des Vereins in Europa nicht des Schutzes gegen fremde Concurrenz, sondern vielmehr des größeren Gebiets zur Concurrenz mit Fremden bedarf, und weil aus angeführten Gründen seine Sorge vorzüglich auf die außereuropäische Schifffahrt gerichtet sein soll. Mit Recht schlägt daher die Denkschrift des Handels-Amtes nur zu Gunsten der unmittelbaren überseeischen Schifffahrt Differential-Zölle vor. Indem nun, hierauf angewandt, die Differential-Zölle bewirken können und, wenn der Zollunterschied groß ist, bewirken werden, daß die Betheiligung der dritten Flagge an der Schifffahrt zwischen dem Zollvereine und einem überseeischen Lande sich verringere, daß der Bezug

transatlantischer Erzeugnisse aus europäischen Häfen ebenfalls abnehme: so ist vor allen Dingen zu erwägen, daß hier der Fall eintritt, wo die Interessen des Handels und der Schifffahrt nicht zusammen, sondern in entgegengesetzter Richtung aus einander gehen. Dem Interesse des Handels entsprechen niedrige, dem Interesse der Rhederei entsprechen hohe Frachten, und nichts ist gewisser, als daß z. B. die Bewilligung eines Rabbatts bei der Einfuhr brasilianischen Caffee's und Zuckers auf brasilianischen oder vereinsländischen Schiffen die diesen Schiffen für die Fahrt von Brasilien nach dem Zollvereine zu gewährende Fracht beinahe um den vollen Betrag des Rabbatts, wenn er nicht übermäßig hoch gegriffen wäre, steigern würde. Die allgemeinen Gesetze, wonach die Preise der Dinge sich regeln, lassen diese Wirkung, so lange es nur wenig brasilianische und vereinsländische Schiffe giebt, voraussehen; die vorhin besprochene Erfahrung hinsichtlich der Frachtsätze zwischen Java und den Niederlanden dient zur Bestätigung.

Es läßt sich hierauf nicht mit Grund entgegnen, daß die Erhöhung der Fracht von Brasilien nach dem Zollvereine den Handel und Verbrauch nicht belaste, weil sie nach Abzug des Zoll-Rabbatts sich noch etwas niedriger stelle, als die Fracht mit fremden Schiffen; denn diese Entgegnung würde zwei Punkte mit einander vermengen, welche nicht im Zusammenhange stehen und welche zur Vermeidung von Täuschungen aus einander gehalten werden müssen, nämlich die Einnahme des Staates an Verbrauchssteuern und die Ausgabe des Staates, respective die Besteuerung der Nation zu einem besonderen gewerblichen Zwecke. Kann der Zollverein auf die Einnahme aus der Verbrauchssteuer von Caffee und Zucker verzichten und deren abgabenfreie Einfuhr gestatten, so wird er dadurch den Verbrauch dieser Erzeugnisse und den Handel mit dem Auslande sehr vermehren; belegt er sodann die Einfuhr von Caffee und Zucker auf fremden Schiffen mit einer Abgabe, und folgt ihr in gleicher Höhe eine Steigerung der Fracht auf eigenen Schiffen, so bewirkt er allgemein eine Verminderung des Verbrauchs und des Handels. Eben so verhält es sich, wenn z. B. der Zollverein die Eingangsabgabe von Caffee auf 6, von Zucker auf 5 Thlr. pro Centner feststellt und dieselbe bei der Einfuhr unter fremder Flagge nur um 15 Sgr. pro Centner erhöht. Man kann in diesem Falle nur uneigentlich von einem Zoll-Rab-

hatt zu Gunsten der eigenen Flagge reden; in der That tritt eine Zoll-erhöhung ein, und zu Lasten des eigenen Verbrauchs und Handels, wenn die höhere Fracht den Differential-Zoll, den man in Frankreich bezeichnend surtaxe nennt, ausgleicht. Unter allen Umständen wird der Differential-Zoll den Verbrauch und den Handel um den Betrag der erhöhten Fracht der auf begünstigten Schiffen eingeführten Waaren belasten. Wenn aber in einzelnen Fällen wegen einer bereits vorhandenen genügenden Anzahl von Schiffen der begünstigten Flaggen eine Frachterhöhung nicht einträte, wie dies nach dem Anschlusse Bremens hinsichtlich der Schifffahrt zwischen Bremen und Nordamerika, insbesondere hinsichtlich der Versendung nordamerikanischen Tabaks nach Bremen gedenkbar wäre, so würde auch der Differential-Zoll wirkungslos bleiben, er würde den nordamerikanischen und bremischen Schiffen keinen Vortheil zuwenden, den sie nicht vorher schon genossen. Die Art der Wirkung der Differential-Zölle, um es in Einem Worte auszudrücken, ist, kann und soll keine andere sein, als die Erhöhung der Fracht, eine Erhöhung, welche die Aufmunterung zum Schiffbau und zur Schifffahrt enthält und woran sich die Hoffnung knüpft, daß sie später der vermehrten Zahl von Schiffen unter begünstigter Flagge und der Concurrenz unter ihnen weichen werde. Wenn die zum Zweck der Vermehrung der Schiffe und der Schifffahrt angeordneten Differential-Zölle keine Frachterhöhung erzeugen, so erzeugen sie überhaupt nichts.

Entgegengesetzt ist die Richtung, in welcher durch Prämien für Ausrüstung und Fahrt die Ausbreitung der Schifffahrt erstrebt wird. Sie erzielt statt der Erhöhung die Erniedrigung der Frachten; sie will den Inländer durch Verringerung der Capitalanlage, durch Verringerung der Reisekosten in Stand setzen, den Waarentransport eben so wohlfeil oder wohlfeiler als der Ausländer zu übernehmen; sie will dem Handel und dem Verbrauche die Lasten erleichtern, anstatt ihm eine neue Last aufzulegen.

Je geringer die Zahl der Schiffe eines Landes zu der Zeit, wo es Differential-Zölle einführt, ist, je mehr wird sich die Frachterhöhung dem vollen Betrage des Zollunterschiedes nähern, selbst wenn derselbe sehr hoch gegriffen wäre, und unbezweifelt wird diese Wirkung lebhafte

Beschwerden des Handels- und Gewerbestandes erzeugen. Daß sie im Zollvereine nicht ausbleiben würden, erhellt deutlich, wenn man sich die Differential-Zölle als Erhöhung bei der Einfuhr unter fremder Flagge und in mittelbarer Fahrt zu Gunsten der Einfuhr unter eigener Flagge und in unmittelbarer Fahrt auf Baumwolle in der Art angewandt denkt, daß dieselbe im letzteren Falle frei von Eingangsabgaben bliebe, während der Eingang aus englischen Häfen mit einem hohen Zolle belegt würde. Die Störung der Baumwollenindustrie durch eine solche, dem System der Differential-Zölle übrigens völlig entsprechende, Maaßregel ist so evident, daß man daraus auf dessen Unanwendbarkeit schließen möchte, so lange der Zollverein nicht eine viel größere Handelsmarine besitzt, als gegenwärtig. Abschreckend überhaupt muß die Vorstellung wirken, der Flagge des eigenen und eines fremden Landes den Verkehr zwischen beiden durch Differential-Zölle ausschließlich zuweisen zu wollen, obwohl beide Länder zusammen nicht hinreichend Schiffe besitzen, um die zwischen ihnen bereits Statt findenden Waarentransporte zu übernehmen, wie dies hinsichtlich des Zollvereins und der Staaten von Mittel- und Südamerika gegenwärtig der Fall ist. Es würde daraus nach Einführung der Differential-Zölle, wenn nicht die Nothwendigkeit, doch der lebhafte Drang hervorgehen, baldmöglichst im Wege des Vertrags, gegen ein größeres oder geringeres Äquivalent, auch andern Mächten die Begünstigung der Nationalflagge einzuräumen. Höchst wahrscheinlich würde der Zollverein sehr bald vielen andern Ländern die gleiche Behandlung mit der eigenen Flagge auch in der indirecten Fahrt zugestehen, theils um die Nachtheile abzuwenden, womit die Auflösung der bestehenden Verträge seine europäische Schifffahrt bedrohen möchte, vielleicht auch gegen Erwirkung einiger Zugeständnisse. Es wäre alsdann, wegen wieder eingetretener allgemeinerer Concurrenz die Rolle der Differential-Zölle und deren Einwirkung auf die Vermehrung der Nationalschifffahrt bereits vollständig zu Ende; dagegen wäre in Folge der Zulassung mehrerer fremden Flaggen zum Genusse des niedrigern Zolles eine allgemeine Zollermäßigung der betreffenden überseeischen Erzeugnisse eingetreten, und es scheint, daß die Vereins-Regierungen angemessener finden werden, die wichtige Maaßregel einer Erniedrigung des Einfuhrzolles jener Erzeugnisse selbststän-

dig und für sich zu berathen, als sie in halbzufälliger Folge einer Schifffahrts-Anordnung hinzunehmen.

Auch hier entgegengesetzt wirkend greifen Prämien den Zoll-Tarif in keiner Weise an; sie enthalten weder die Nöthigung, noch die Möglichkeit, fremde Staaten an der Begünstigung der inländischen Schifffahrt Theil nehmen zu lassen; sie wirken ohne alle Störung des Handels auf die Ausbreitung der Nationalschifffahrt hin, und ihre Wirkung, durch Verträge mit andern Staaten weder unterbrochen noch geschmälert, dauert so lange fort, wie sie selbst.

Eine Würdigung der etwaigen Vortheile des Differential-Zoll-Systems wird unvollständig bleiben, wenn man sich nicht klar zu machen sucht, welcher Art und welches Umfangs die vorhin erwähnten Äquivalente oder Zugeständnisse sein könnten, die gegen Zulassung fremder Flaggen zu den Rechten der eigenen zu erwerben wären.

Überhaupt hat der Zollverein nur zwei Zugeständnisse zu Gunsten seiner Schifffahrt von fremden Ländern zu wünschen. Das erste ist: daß seine Schiffe und deren Ladung in dem Verkehre mit den Colonien europäischer Staaten eben so behandelt werden wie diejenigen der Mutterstaaten, daß also, um ein Beispiel anzuführen, kein Differential-Zoll die Flagge und die Erzeugnisse des Vereins gegen diejenigen des Mutterlandes bei der Einfuhr in die Colonien belaste; daß, ein zweites Beispiel, derselbe Zoll bei der Ausfuhr unter der Flagge des Zollvereins und des Mutterlandes nach dem Zollvereine und nach dem Mutterlande erhoben werde. — Die Gleichstellung der Flagge allein wäre wenig erheblich: es ist wenig erheblich, ob die Ausfuhr aus dem Zollvereine nach den britischen Colonien nicht höher belastet ist in Zollvereins- als in britischen Schiffen, denn seine Erzeugnisse sind auch in letzteren so hoch belastet, daß sie nicht ausgeführt werden; es ist wenig erheblich, ob die Ausfuhr aus Java nach dem Zollvereine nicht höher belastet ist in Zollvereins- als in niederländischen Schiffen, denn die Ausfuhr wichtiger Artikel nach fremden Ländern ist auch in den letzteren so hoch belastet, daß sie kaum anderswo hin als nach den Niederlanden ausgeführt werden. Andererseits leuchtet aber sofort ein, daß die noch vorwaltenden Grundsätze der betreffenden Staaten ein solches die Schifffahrt und mehr noch den Handel begünstigendes Zugeständniß für die nächste Zukunft nicht voraus-

sehen lassen, daß vorher eine Menge von Beschränkungen des Verkehrs der europäischen Staaten unter sich beseitigt sein müssen, bevor der Zeitpunkt gekommen sein kann, hinsichtlich des Verkehrs mit den Colonien einen Zustand zu erstreben, der von demjenigen, was die Staaten in Europa sich unter einander gewähren, sehr abweichen würde.

Das zweite von dem Zollvereine zu wünschende Zugeständniß ist die Gleichstellung seiner Flagge in allen Ländern mit der nationalen, nicht nur in directer, sondern auch in indirecter Fahrt. Man wird zugeben, daß die Schifffahrtsinteressen des Zollvereins, dem auswärtige Besitzungen abgehen, am Besten gewahrt sind, wenn seine Schiffe von allen Ländern nach allen Ländern unter gleichen Bedingungen wie die nationalen fahren dürfen. Der Zollverein hat bisher andern Staaten die gleiche Behandlung ihrer Schiffe, aus welchem Lande sie kommen mögen, zugestanden, und wenn er dieses Zugeständniß vermöge Einführung der Differential-Zölle zurücknimmt, so gewinnt er ein Unterhandlungsmittel, welches schwerlich weiter reicht, als gegen Zulassung einer fremden Flagge zu den Rechten der nationalen im Zollvereine die Zulassung der Zollvereins-Flagge zu den Rechten der nationalen im fremden Lande zu erwirken. Die vereinigten Staaten behandeln die preußische Flagge in indirecter Fahrt gleich der eigenen, und eben so umgekehrt; der Einführung eines Differential-Zolles im Zollvereine folgt augenblicklich eine gleiche oder höhere Belastung der Zollvereins-Schiffe in den vereinigten Staaten, und das Höchste, was für die Wiederaufhebung des Differential-Zolles von den vereinigten Staaten zu erreichen sein würde, wäre, daß auch ihrerseits die Belastung der Zollvereins-Flagge wieder wegfalle, daß das Verhältniß also neuerdings werde, wie es jetzt ist. Denselben Gang müßte die Unterhandlung mit den europäischen Staaten nehmen, welche die Zollvereins-Flagge in indirecter Fahrt vertragsmäßig mit der Nationalflagge gleichgestellt haben; auch bei ihnen würde das Äquivalent in der Herstellung des gegenwärtigen Zustandes bestehen. Was die andern Staaten betrifft, so nehmen Frankreich und Belgien an der Schifffahrt von überseeischen Ländern nach dem Zollvereine keinen Theil und werden schwerlich etwas dafür opfern, um zu ihr zugelassen zu werden. Den Niederlanden und Großbritannien gegenüber sind aber Differential-Zölle keineswegs ein Unterhandlungsmittel,

sondern das Gegentheil, ein Mittel, die Unterhandlungen zu erschweren. Die indirecte Schifffahrt der Niederländer würde durch die deutschen Differential-Zölle beinahe gar nicht, diejenige der Engländer etwas empfindlicher berührt; allein beiden Nationen würden sie in anderer Beziehung unangenehm sein: den Niederländern, weil der Differential-Zoll zu Gunsten überseeischer Erzeugnisse zum Nachtheil der gleichartigen Erzeugnisse ihrer Colonien, den Engländern, weil der Differential-Zoll zu Gunsten der unmittelbaren Schifffahrt zum Nachtheil des englischen Zwischenhandels, zum Nachtheil des Bezugs überseeischer Erzeugnisse aus englischen Häfen wirken würde. Das Interesse Niederlands und Großbritanniens besteht nicht darin, daß ihre Schiffe bei der Einfuhr von überseeischen Waaren unmittelbar aus den Erzeugungsländern der Zollvereins-Flagge gleichstehen, sondern darin, daß jene Erzeugnisse, statt der unmittelbaren Einfuhr, in den Niederlanden und in England gekauft werden. Auch wenn ihre Flagge ohne Weiteres mit gleicher Berechtigung zugelassen würde, blieben die Differential-Zölle zu Gunsten der unmittelbaren Fahrt noch immer eine feindliche Maaßregel; für jene Zulassung ist demnach kein Zugeständniß von ihnen zu erwarten. Ein Reizmittel für die Niederlande und Großbritannien nach einmal eingeführten Differential-Zöllen wäre nur deren allgemeine Wiederaufhebung, die Verzichtleistung auf die Begünstigung der unmittelbaren überseeischen Schifffahrt. Es sind hiernach die Differential-Zölle überall nicht als ein Unterhandlungsmittel zur Erwirkung von Schifffahrtsvortheilen anzuerkennen.

Auch die unmittelbaren Unterstützungen gewähren ein solches Unterhandlungsmittel nicht; allein sie wirken darauf hin, die Handelsmarine des Zollvereins allmälig in eine Verfassung zu bringen, um die Gleichstellung in der indirecten Schifffahrt von andern Ländern erzwingen zu können. Nach erfolgter Vereinigung der deutschen Flagge zu einer einzigen, nach fortgeschrittener Vermehrung der Schiffszahl möchte bald der Zeitpunkt erscheinen, wo der Zollverein ohne zu großen eigenen Nachtheil mit dem Verbote der Einfuhr überseeischer Erzeugnisse aus englischen Häfen drohen und gleich Frankreich die Drohung vollziehen kann, in so fern nicht England das für die indirecte Schiff-

fahrt noch bestehende Einfuhrverbot der sogenannten enumerirten Artikel aufheben will.

Um die Schifffahrt zu heben, haben die Vereinsregierungen ein Opfer zu bringen, sie mögen das Ziel durch Differential-Zölle oder durch Ausrüstungs- und Fahrt-Prämien erstreben. In dem einen Falle erleiden sie eine Mindereinnahme durch die Ermäßigung des Eingangs-Zolles der betreffenden Erzeugnisse; in dem andern Falle trifft sie eine Mehrausgabe. In wie fern die erstere oder die letztere größer sein werde, stellt sich, auch ohne die Höhe des Zollunterschiedes und ohne den Betrag der Prämien zu kennen, mit mathematischer Gewißheit heraus, wenn man von der Annahme ausgeht, daß genau derselbe Zuschuß, er werde durch Zoll-Rabbatt oder durch unmittelbare Zahlung geleistet, erforderlich sei, damit ein Schiff neu erbaut werde und jährlich zweimal die Reise nach einem überseeischen Lande und zurück vollbringe. Alsdann trifft die Vereinscasse im Falle des Zoll-Rabbatts nicht nur der Rabbatt auf die durch das eine neu erbaute Schiff eingeführten Waaren, sondern sie hat ihn auch von denjenigen Waaren zu tragen, welche durch die bereits vorhandenen, in der überseeischen Schifffahrt beschäftigten Fahrzeuge eingeführt werden. Im Falle der Prämien sind allerdings die Fahrt-Prämien auch sowohl für das neue Schiff, als für die bereits vorhandenen zu zahlen; allein die Ausrüstungs-Prämie wird nur für das eine Schiff ausgezahlt, dessen Bau sie bewirkt hat. — Ferner trägt der Verein den Rabbatt auch für die Einfuhr auf den direct aus den Erzeugungsländern kommenden und diesen Ländern angehörenden Schiffen, denen in der directen Schifffahrt die Gleichstellung mit der Nationalflagge sofort und unbedingt einzuräumen ist; z. B. bei der Einfuhr von nordamerikanischem Tabak auf nordamerikanischen, von brasilianischem Caffee auf brasilianischen Schiffen. Die Prämien hingegen sind nur für inländische Schiffe auszugeben. — Muß fremden Staaten, Nordamerika und anderen, zugleich die Bevorzugung der Nationalflagge für die indirecte Fahrt zugestanden werden, so vermehrt sich vermöge des Rabbatts die Last des Vereins, und diese Vermehrung trägt er nicht zu Gunsten der eigenen, sondern zu Gunsten der ausländischen Schifffahrt, so daß mit der Erhöhung des Aufwandes die Wirkung nicht zu-, sondern eher abnimmt. Im Gegen-

theil kann die Steigerung der Ausgabe für Prämien nur das Zeichen und die Folge des Wachsthums und der Blüthe der inländischen Schifffahrt sein.

Einen Vorzug der Differential-Zölle wird man hoffentlich nicht darin erkennen, daß sie den Verein nur nöthigen, weniger Geld einzunehmen, wogegen die Prämien ihn nöthigen, Geld auszugeben. Jeder Freund des deutschen Vaterlandes wird vielmehr darin beistimmen, daß ein neuer wichtiger Schritt zur innigeren Verschmelzung der deutschen Lande geschehen sei, wenn das Band nicht nur in der Gemeinschaftlichkeit einer Casse für die vom Volke erhobenen Steuern besteht, sondern auch in der Gemeinschaftlichkeit der Verwendung eines Theiles dieser Steuern für das Wohl und die Interessen des gesammten Vereins.

Die Parallele zwischen Differential-Zöllen und Prämien kann hiermit geschlossen werden; sie reicht aus, als Endresultat der gegenwärtigen Erörterungen die Ansicht zu begründen:

> Daß der Zollverein beschließen möge, auf eine Reihe von Jahren Prämien für den Bau und die Ausrüstung von neuen, zu großen Seereisen tauglichen Schiffen, und Prämien den Angehörigen des Zollvereins für jede nach einem überseeischen Lande hin und her zurückgelegte unmittelbare Fahrt zu bewilligen.

Obwohl es nicht in der Absicht liegt, über die im Allgemeinen leichte und von andern Staaten unter verwickelteren Verhältnissen vollzogene Ausführung der Maaßregel, über die Sicherstellung der wirklichen Benutzung der Schiffe, über die Constatirung der genügenden Ausrüstung, der bewirkten Fahrt und der Bemannung in Einzelheiten einzugehen, so mögen doch noch einige Worte über die Höhe der Prämien und über deren etwaigen Totalbetrag zu sagen sein.

Die Ausrüstungs-Prämie wäre für die in den beiden ersten Jahren gebauten oder zu bauen begonnenen Schiffe auf 40 Thlr. für jede Last Ladungsfähigkeit vorzuschlagen; sie könnte in den späteren Jahren mit Abstufungen auf 30 Thlr., vielleicht noch etwas niedriger fallen; sie müßte auf sechs Jahre zugesichert werden mit dem Vorbehalt einer Revision der Verordnung, wenn schon vorher für 40,000 Lasten Gehalt neue Schiffe gebaut wären. Die Prämie für die Bemannung,

wechselnd mit den Entfernungen, würde durchschnittlich 1 Thlr. per eingeführte Last betragen müssen, nach einem bestimmten Maaßstabe zu vertheilen und auf mindestens zehn Jahre fest zuzusichern sein.

Nach Vermehrung der Vereins-Schifffahrt um 40,000 Lasten hätte, die Ausrüstungs-Prämie durchschnittlich zu 35 Thlr. gerechnet, die Ausgabe hiefür 1,400,000 Thlr. betragen. Die Fahrt-Prämien würden im Beginne von geringer Erheblichkeit sein; mit Erweiterung der überseeischen Handelsflotte um 40,000 Lasten könnten dieselben, unter der Voraussetzung, daß bis dahin die übrigen deutschen Staaten an der Nordsee dem Zollvereine beigetreten sein werden, auf 200,000 Thlr. jährlich steigen. Es würde also der Verein auf eine Jahresausgabe von 250- bis 300,000 Thlr. rechnen müssen.

Ohne Zweifel wird diese Summe jedem Finanzmanne als eine sehr hohe erscheinen. Man würde sich aber einer gefährlichen Täuschung hingeben, wenn man annehmen wollte, daß die Erwerbung einer Bedeutung auf den Meeren ein kleiner, mit kleinen Mitteln zu erstrebender Zweck sei. Es ist daran zu erinnern, daß neben den außerordentlichsten indirecten Unterstützungsmaaßregeln Frankreich und England in manchen Jahren über eine Million Thaler an Schifffahrts-Prämien auszahlten, daß die Staatscassen beider Länder große Lasten für die Herstellung von Dampfschifffahrts-Verbindungen übernommen haben, und daß gegen deren Aufwand für Anstalten zu Gunsten der Schifffahrt die von dem Zollvereine in Anspruch zu nehmende Summe völlig verschwindet. Vor einigen Jahren wurde in England ein Comité beauftragt, über die Nützlichkeit neuer Hafen-Anlagen an der südlichen Küste des Landes zu berichten, und dasselbe nahm keinen Anstand, für den Bau von drei Häfen zu Dover, Seaford und Portland eine Ausgabe von dreißig Millionen Thaler zu beantragen. Frankreich hat in den fünf Jahren von 1837 bis 1842 über achtzehn Millionen Thaler für Hafenbauten bewilligt.

Die Auslage, welche der Zollverein zu machen haben würde, ist überdies nicht völlig als ein der Hebung der Schifffahrt gebrachtes Opfer zu betrachten. Sie kommt zum größeren Theile den neu eintretenden Staaten zu gute, und begreiflich würden bei einem Anschlusse von Bremen und Hamburg die Bedingungen des Anschlusses verschieden

sein, je nachdem Schifffahrts-Begünstigungen dazu gehören oder nicht. Bis dahin, wo eine weitere Ausdehnung des Zollvereins eingetreten ist, werden vorzüglich in Preußen neue Schiffe erbaut werden, und dieser Umstand kann möglicher Weise einige Vereins-Regierungen veranlassen, mit Zurückhaltung auf die Maaßregel einzugehen. Es darf vermieden werden, in dieser Beziehung die Rückwirkung der zunehmenden unmittelbaren Schifffahrts-Verbindungen auf alle Staaten des Zollvereins zu erörtern, oder den Beweis zu wiederholen, daß nicht die Hebung eines besondern Gewerbzweiges, sondern Gründe höherer Ordnung die Maaßregel rechtfertigen, daß sie das geeignetste Mittel sei, andere und große Zwecke zu fördern; man kann sogar verschmähen, ein vorzügliches Gewicht darauf zu legen, daß Preußen bereit sein möchte, seinen süddeutschen Verbündeten ein beträchtlicheres Geldopfer durch die Umgestaltung des Rheinschifffahrts-Abgabenwesens zu bringen. Vielleicht wird man sich freuen dürfen, daß den Vereins-Regierungen eine Gelegenheit gegeben werde, ihre Befähigung darzulegen, die Interessen der Gesammtheit mit einem von localen und fiscalischen Rücksichten nicht getrübten Blicke zu erkennen, und daß diese Gelegenheit nicht unbenutzt vorbeigehe, dazu wird die ungetrennte Behandlung der Angelegenheiten der Schifffahrt mit den andern schwebenden Fragen mitwirken.

Cöln, 20. Januar 1846.

Die königliche Handels-Kammer.

II.

Extract

aus dem Jahresbericht pro 1846,

erstattet von der Königlichen Handels-Kammer in Cöln,

am 31. Januar 1847.

Die Veranlassung zu dem Vertrage zwischen Rußland und den Niederlanden sind abermals die Schifffahrts-Differential-Zölle und der bekannte gegen die ungleichartige Behandlung der Flaggen gerichtete Ukas des Kaisers von Rußland gewesen. Es ist den Niederlanden gelungen, den Widerruf dieses Ukases zu bewirken, indem künftig bei indirecter Fahrt die niederländischen Schiffe in Rußland wie die nationalen, dagegen die russischen Schiffe in den Niederlanden nicht wie die nationalen behandelt werden sollen, und wenn es schon feststände, daß den Niederlanden daraus in ihren Beziehungen zu andern Staaten keine Nachtheile erwachsen werden, so würden sie eine Ausnahme der Regel dargestellt haben, daß Anordnungen, die den internationalen Verkehr bestimmen sollen, bedenklicher Natur sind, insofern sie wahrscheinlich auf Reciprocität stoßend, die Reciprocität nicht ertragen können. Manche Zeichen, besonders der letzten Zeit, deuten darauf hin, daß die Schifffahrts-Gesetzgebung vieler Länder einer Crisis entgegengehe, und wenn es, wie wir wünschen und nicht bezweifeln, richtig ist, daß der Schifffahrts-Vertrag zwischen dem Zollverein und Großbritannien gekündigt werden soll, so wird der Zollverein zuerst die Aufgabe haben, durch die verschiedenen sich bekämpfenden Ansichten zu einem klaren festen Grundsatze sich hinaufzuarbeiten.

Wir haben im Laufe des vergangenen Jahres Veranlassung genommen, unsere Ansichten über den Gegenstand zu entwickeln, und wir glauben, daß die durch deren Veröffentlichung hervorgerufene Cri-

tik nützlicher hätte wirken können, wenn nicht so gar häufig der Differential-Zoll zu Gunsten der Schifffahrt als gleichbedeutend mit dem Differential-Zolle zu Gunsten des Handels genommen und dadurch ein Resultat der Erörterung unmöglich gemacht worden wäre. In unserer Denkschrift über die Beförderung der Schifffahrt des Zollvereins ist nun zwar entschieden nur die Schifffahrt und nur der Schifffahrts-Differential-Zoll ins Auge gefaßt worden, inzwischen möchte ihr doch die völlige Klarheit des Ausdrucks gefehlt haben, und da wir besonders von der Staatsbehörde bei nahender Entscheidung nicht mißverstanden sein möchten, so erlauben wir uns, einige erläuternde, insbesondere gegen die verwirrende Verwechselung und Identificirung von Schifffahrt und Handel gerichtete Worte folgen zu lassen, wobei wir nur den Zweck der Beförderung von Schifffahrt oder Handel berücksichtigen, ohne zugleich den möglichen Zweck der Repressalie zur Erwägung zu ziehen.

Der vielfachen Formen ungeachtet, in welchen Differential-Zölle vorkommen, lassen sich alle in zwei Classen eintheilen: Differential-Zölle sind nämlich Abweichungen vom allgemeinen Tarif der Eingangs-, Ausgangs- und Schifffahrts-Abgaben, entweder zu Gunsten von Schiffen und Waaren unter bestimmten Flaggen, oder zu Gunsten von Waaren einer bestimmten Herkunft (mit der Beschränkung oder ohne die Beschränkung, daß das Land der Herkunft auch das Land des Ursprungs sei); die ersten kann man Schifffahrts-Differential-Zölle, die andern Handels-Differential-Zölle nennen.

Österreich erhebt von eigenen Schiffen sechs Kreuzer, von fremden einen Gulden Tonnengeld; die Niederlande gewähren für viele Waaren, wenn sie unter der eigenen oder unter einer der eigenen gleichgestellten Flagge eingeführt werden, eine Ermäßigung der Eingangs-Abgabe von 40 bis 30 Procent; ähnlich Belgien, Frankreich und andere Länder. Es wären dies Schifffahrts-Differential-Zölle, und zu ihnen gehört auch das Verbot der Einfuhr unter anderer als der bevorzugten Flagge, z. B. in England das Verbot der Einfuhr russischer Stapelartikel in andern als englischen und russischen Schiffen; der Zollverein besteuert Roheisen belgischer Herkunft und belgischen Ursprungs mit fünf Silbergroschen den Centner, wogegen die allgemeine Eingangs-Abgabe zehn Silbergroschen beträgt; Schweden gewährt bei

directer Einfuhr aus transatlantischen Häfen allen Flaggen einen Abgaben-Erlaß von 15 bis 33⅓ Procent; Belgien unterwirft den niederländischen Cinthee Thee, von Europa oder Amerika kommend, einer Eingangs-Abgabe von 100 Frs., gleichviel unter welcher Flagge er eingeführt werde; bei der Einfuhr aus einem Hafen jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung hingegen beträgt die Abgabe auch unter fremder Flagge nur 60 Frs. Dies wären Handels-Differential-Zölle, und zu ihnen gehört auch das Verbot der Einfuhr von Waaren, welche in dem Lande woher sie kommen nicht erzeugt wurden, z. B. in Frankreich das Verbot, transatlantische Erzeugnisse aus England einzuführen. — Beide Gattungen, sowohl die Schifffahrts- als die Handels-Differential-Zölle, kommen unter so mannigfachen Formen vor, daß die Aufzählung aller ein langes Register bilden würde.

Die Formen, womit das Publicum sich gegenwärtig vorzüglich beschäftigt, sind Schifffahrts-Differential-Zölle zu Gunsten der Waaren-Einfuhr unter nationaler oder der nationalen gleichgestellter Flagge, und Handels-Differential-Zölle zu Gunsten der directen Waaren-Einfuhr aus überseeischen Ländern.

Die beiden Classen der Differential-Zölle weichen nun in ihrem Zwecke völlig von einander ab. Der Schifffahrts-Differential-Zoll bezweckt die Beförderung der nationalen Schifffahrt vermittelst einer Benachtheiligung der fremden Schiffe, welche die nationalen Schiffe in Stand setzen soll, eine höhere Fracht zu bedingen, als die fremden. Der Handels-Differential-Zoll bezweckt die Beförderung des Handels mit einem bestimmten Lande oder mit bestimmten Ländern vermittelst einer Benachtheiligung der aus andern Ländern kommenden gleichartigen Erzeugnisse, welche das bevorzugte Land in den Stand setzen soll, uns seine Erzeugnisse zu niedrigerem Preise zuzuführen, als andere Länder. Der Schifffahrts-Differential-Zoll will nicht unmittelbar den Handel befördern, sondern nur insofern, als vorauszusetzen ist, daß nationale Schiffe verhältnißmäßig mehr aus- und einführen werden, als fremde; der Handels-Differential-Zoll will nicht unmittelbar die nationale Schifffahrt befördern, sondern nur insofern, als vorauszusetzen ist, daß der ausgedehntere Handel verhältnißmäßig mehr nationale Schiffe beschäftigen werde, als

fremde. Das Mittel, wodurch der Schifffahrts-Differential-Zoll wirken will (die Erhöhung der Fracht), ist dem Mittel, wodurch der Handels-Differential-Zoll wirken will (die Preiserniedrigung der einzuführenden Waaren) geradezu entgegengesetzt, und hebt dasselbe auf oder schwächt es. Um letzteres an einem Beispiele zu erkennen, nehme man an, daß der Zollverein eine leichte Abgaben-Ermäßigung des aus Brasilien direct nach Deutschland verschifften Caffee's beschließe. Er wird erwarten dürfen, daß dadurch brasilianischer Caffee nicht mehr aus englischen Häfen, sondern daß er ausschließlich direct nach Deutschland versandt werde und vielleicht, daß dessen Verbrauch sich vermehre, daß also der Handel zwischen Brasilien und Deutschland zunehme. Beschließt aber der Zollverein, daß jene Ermäßigung nur dem in vereinsländischen und brasilianischen Schiffen eingeführten Caffee gewährt werde, so steigt die Fracht durch bevorzugte Schiffe; entweder steigt sie um den vollen Betrag der Ermäßigung, so wird der bis dahin direct nach dem Zollverein in fremden Schiffen ausgeführte Caffee in bevorzugten Schiffen ausgeführt werden, es wird aber weder die Concurrenz der englischen Häfen erschwert, noch eine Zunahme des Verbrauchs zu erwarten sein; oder sie steigt nur um einen Theil der Ermäßigung, so wird um diesen Theil der Einfluß der Maaßregel auf die Vermehrung des directen Verkehrs vermindert sein.

Sonach kann von einer Meinung für oder gegen Differential-Zölle im Allgemeinen nicht wohl, sondern nur von einer Meinung für oder gegen Schifffahrts-Differential-Zölle, für oder gegen Handels-Differential-Zölle die Rede sein; es ist denkbar und wahrscheinlich, daß in manchen Fällen dieselbe Meinung sich für die einen und gegen die andern erkläre. Die stete Festhaltung des Unterschiedes zwischen den beiden Hauptgattungen der Differential-Zölle kann Irrthümer und Verwechselungen verhindern; sie kann die Klarheit der Anschauung, die Richtigkeit des Urtheils befördern; allein sie entscheidet allerdings noch nicht über die Zweckmäßigkeit der einen oder der andern Gattung. Nur so viel wäre gewonnen, daß über den beabsichtigten Erfolg die Täuschung vermieden wäre; ob aber der beabsichtigte Erfolg eintreten, ob der Schifffahrts-Differential-Zoll die National-Schifffahrt, der Handels-Differential-Zoll den Handel mit einem bestimmten Lande oder

mit bestimmten Ländern befördern und in einem Maaße befördern werde, um die etwa daran sich knüpfenden Nachtheile zu übertragen, das will erst untersucht und entschieden sein. In einem Punkte jedoch gibt jene strenge Sonderung der Schifffahrts- und Handels-Differential-Zölle schon eine Entscheidung zur Sache selbst, in dem Punkte nämlich, daß ein und derselbe Differential-Zoll nicht zu gleicher Zeit Schifffahrts- und Handels-Differential-Zoll sein kann, daß es nicht vernünftig ist, mit einem und demselben Differential-Zolle zugleich unmittelbar auf die Beförderung der National-Schifffahrt und unmittelbar auf die Beförderung des Handels mit einem bestimmten Lande hinwirken zu wollen. Es sei der Zollverein entschlossen, den Handelsverkehr mit Brasilien der nationalen Flagge zuzuwenden, so wird er (in der Unterstellung, daß dazu ein Schifffahrts-Differential-Zoll das richtige und nothwendige Mittel sei) zu ermessen haben, wie stark die Begünstigung sein müsse, um seinen Schiffen bei Mitwerbung fremder den Vorzug zu sichern. Er wird den gefundenen Satz als Schifffahrts-Differential-Zoll, als Zollermäßigung für die eigene, oder als Zollerhöhung für die fremde Flagge in Anwendung zu bringen haben. Will der Zollverein außerdem den Handelsverkehr mit Brasilien vermehren, so wird er (in der Unterstellung, daß dazu ein Handels-Differential-Zoll das richtige und nothwendige Mittel sei) zu ermessen haben, wie stark die Begünstigung sein müsse, um den direct eingeführten brasilianischen Erzeugnissen den Vorzug vor den indirect eingeführten oder vor gleichartigen nicht brasilianischen Erzeugnissen zu sichern, und er wird den gefundenen Satz als Handels-Differential-Zoll zu Gunsten der directen Einfuhr brasilianischer Erzeugnisse unter allen Flaggen in Anwendung zu bringen haben. Folgt demselben wirklich eine Vermehrung des Handels, also auch eine Vermehrung der Schifffahrt, so muß nothwendig gleichzeitig die National-Schifffahrt zunehmen, weil der abgesondert von dem Handels-Differential-Zolle bestehende Schifffahrts-Differential-Zoll der National-Schifffahrt den Vorzug vor der fremden sowohl bei sehr großen, als bei geringeren Transportmassen sichern müßte. Darüber wäre zu streiten, ob der angeordnete Schifffahrts-Differential-Zoll hoch genug angelegt sei, um der nationalen Flagge in dem Verkehre mit Brasilien den Vorrang zu verbür-

gen; letzteres zugestanden, so wäre ein noch weiter gehender, ebenfalls an die National-Flagge gebundener Zollunterschied nicht zu rechtfertigen, weil der National-Schifffahrt die Begünstigung, deren sie bedarf, bereits gewährt wäre, und geschähe es dennoch, so entstände ein Überreiz, eine gewaltsame Heranziehung von nationalen Schiffen in die Fahrt nach Brasilien und eine Frachterhöhung, welche den durch die Vermehrung des Zollunterschiedes etwa dem Handel zugedachten Vortheil beinahe absorbiren würde. Die Verschmelzung der beabsichtigten Begünstigung des Handels mit der beabsichtigten Begünstigung der National-Schifffahrt zu einem einzigen Differential-Zolle hat zur Folge, daß auch der für den Handel bestimmte Antheil als Schifffahrts-Differential-Zoll wirkt, daß der ganze Unterschied Schifffahrts-Differential-Zoll wird. Ein Differential-Zoll, der zugleich, so weit er für die Begünstigung der National-Schifffahrt erforderlich, Schifffahrts-Differential-Zoll und, soweit er für die Begünstigung der National-Schifffahrt nicht erforderlich, Handels-Differential-Zoll wäre, ist unmöglich. In der Praxis sind diese höchst einfachen Sätze nicht immer mit völliger Strenge angewendet worden, doch läßt sich die bewußte oder unbewußte Anerkennung derselben beinahe überall nachweisen. Mit durchgängiger Consequenz hat unter andern Belgien die Trennung der Handels-Differential-Zölle von den Schifffahrts-Differential-Zöllen aufrecht erhalten. Belgien belastet z. B. den metrischen Centner Zucker, wenn er aus europäischen Häfen kommt, mit 4 Frs. 25 Cnts.; wenn er aus transatlantischen Häfen kommt, mit 2 = 50 =
gewährt also zu Gunsten des überseeischen Handels einen Rabbatt, einen Handels-Differential-Zoll von . . . . 1 = 75 =

Kommt der Zucker aus transatlantischen Häfen unter nationaler Flagge, so beträgt die Eingangs-Abgabe anstatt wie oben 2 Frs. 50 Cnts.
nur . . . . 1 = 70 =
es besteht also neben und unabhängig von dem Handels-Differential-Zolle ein Schifffahrts-Differential-Zoll von . . . . — = 80 =

Belgien hat die Handels- und die Schifffahrts-Differential-Zölle

in einem und demselben Gesetze angeordnet, man würde aber fehlschließen, wenn man diese Verbindung als eine nothwendige ansehen wollte, vielmehr hätte Belgien die Anordnung nicht nur durch zwei getrennte Gesetze treffen, sondern auch Schifffahrts=Differential=Zölle und keine Handels=Differential=Zölle, oder umgekehrt Handels=Differential=Zölle und keine Schifffahrts=Differential=Zölle einführen können.

Die Schifffahrts=Differential=Zölle nun sind es, wovon wir bestritten und bestreiten, daß sie das richtige Mittel zur Beförderung der Schifffahrt im Zollvereine seien, und wir dürfen anführen, daß einige, wenn auch nicht die wichtigsten unserer Gründe seitdem durch die Erklärungen der Regierung Großbritanniens verstärkt wurden; durch die Erklärung, daß nach zweihundertjährigem Bestande, nach dem unermeßlichen Aufschwunge der englischen Schifffahrt, die Schifffahrts-Differential=Zölle noch immer eine Vertheurung der Frachten bewirken, daß sie noch immer als eine dem Handel und Verbrauch in Großbritannien zu Gunsten des Schifffahrts=Gewerbes auferlegte Last gefühlt und getragen werden; durch die Erklärung, daß die Schifffahrts=Differential=Zölle in Beziehung auf Getreide einstweilen zu suspendiren seien, damit dem Lande das Getreide zu wohlfeilerem Preise geschafft werden könne.

Was hingegen die Handels=Differential=Zölle betrifft, so haben wir darüber bei verschiedenen Veranlassungen ganz andere Ansichten geäußert, und wenn sie in vielen Fällen schädlich wirken, so steht doch unzweifelhaft fest, daß sie unmöglich grundsätzlich und allgemein verworfen werden können. Wir sehen sie mannigfach im Zollvereine angewandt und glauben, daß sie noch häufig mit Vortheil zur Anwendung kommen können und werden. Wenn und auf welche Weise, dies wird vielleicht bei einer künftigen Gelegenheit zu erörtern sein.

III.

Vorstellung

der Ältesten der Kaufmannschaft zu Danzig an das Königl. Finanzministerium.

Wenngleich wir in der Überzeugung leben, daß die innern Zustände der Provinz Preußen und deren unmittelbare Abhängigkeit von den Handelsverhältnissen ihrer Seehäfen, von unsern hohen Staatsbehörden wohl erkannt und gewürdigt werden, so fühlen wir doch den Drang, unser Schweigen zu brechen, wenn wir sehen müssen, wie von Seiten einiger Zollvereins-Staaten in Gemeinschaft mit einem Theile unserer westlichen Landestheile auf Maaßregeln hingedrängt wird, deren Adoptirung unübersehbare Gefahren über uns verhängen würde.

Das Thema der Differential- und Schutz-Zölle ist bereits so ausführlich beleuchtet worden, daß wir uns enthalten, weiter darauf einzugehen, als der Umstand uns nur dazu nöthigt, daß wir glauben müssen, den Wortführern der sogenannten Industriepartei sind unsere Handelsverhältnisse und deren Wichtigkeit gänzlich unbekannt, oder sie gehen so weit, unserer Staatsregierung zuzumuthen, selbige aufs Spiel zu setzen und nöthigenfalls zu opfern.

Die Entstehung und Erhaltung der den provinziellen Maaßstab so weit überschreitenden Städte Danzig, Elbing, Königsberg und Memel, hat durchaus kein Fundament in den Zuständen des sie umgebenden Landes, und kann es darin auch nicht finden. Sie sind die Marktplätze der Landesproducte, deren Verwerthung Polen nicht entbehren, und nur hier finden kann.

Die vorzüglichen Eigenschaften dieser Producte Polens, namentlich Getreide und Holz, geben die Gelegenheit zur Mitaufnahme der ähnlichen Producte des eigenen Landes, und so wurzelt in diesem, den

benannten Städten obliegenden Verwerthungsgeschäfte das Lebensprincip der ganzen Provinz. Mit diesem Verwerthungsgeschäfte befinden wir uns aber in fast ausschließlicher Abhängigkeit von England.

Wenn man sonst geglaubt hat, darauf fußen zu können, die Abnahme unserer Producte sei ein unentbehrliches Bedürfniß für England, so ist es im Verlauf der letzten 20 Jahre nur zu klar geworden, daß unser Absatz nach England viel mehr von seinem guten Willen für uns, als von der Nothwendigkeit eines Bedürfnisses abhängig geworden ist. Amerika, Canada, Odessa haben sich als unsere furchtbarsten Rivalen entwickelt, und nimmt man noch hinzu, daß Rußland, Schweden, Dänemark, Mecklenburg zur Beziehung ostseeischer Producte ihm zur freien Verfügung bleiben, was sollte denn England wohl abhalten, die von uns zur Drohung projectirte Waffe eines Differential-Zoll-Systems lebensgefährlich gegen unsere preußischen östlichen Provinzen in Anwendung zu bringen, wenn man von Seiten der westlichen durch maaßloses Andringen auf Ausdehnung von Schutzzöllen fortfahren sollte, die in letzter Zeit vorwaltende, der Handelsfreiheit günstige friedliche Stimmung der Engländer wieder einer feindseligen entgegen zu treiben?

Wir halten uns berechtigt, eine solche Umwandlung der Stimmung der englischen Regierung für sehr wahrscheinlich zu halten, und zu glauben, daß sie sehr plötzlich eintreten könnte, weil bei Gelegenheit der letzten Erhöhung des Schutzzolles auf Eisen der damalige Minister Lord Aberdeen sich sehr entschieden darüber bereits ausgesprochen hat, daß bei weiterer Verfolgung ähnlicher Schritte von Seiten des Zollvereins man mit Preußen nicht weiter verhandeln, sondern sofort handeln würde; auch erfolgte damals sogleich die Maaßregel, daß die Fahrt von preußischen Häfen auf England, als Ausnahme von der bis dahin so fest gehaltenen Navigations-Acte, den russischen, mecklenburger, hannöverischen und oldenburger Flaggen frei gegeben wurde, wodurch unserer Rhederei schon eine sehr empfindliche Concurrenz ins Leben gerufen ist. Ja wir selbst müssen sehr gegen unsern Willen in der uns abgedrungenen Nothwehr durch nicht zu unterdrückende Äußerung unserer Besorgnisse die englische Regierung aufmerksam machen auf die Kraft der Mittel, die im Wege von Retorsionsmaaßregeln ihr zu Gebot stehen! —

Und daß auch das jetzige englische Ministerium entschlossen ist, dem

von Seiten des Zollvereins in Vorschlag gebrachten Differential-Zoll durch Anwendung dieser Mittel sofort zu erwidern, ist aus der bekannt gemachten Depesche des Lord Palmerston an den britischen Gesandten in Berlin vom 11. Mai d. J. sehr deutlich zu ersehen.

Wir wissen keinen einzigen Vortheil namhaft zu machen, wodurch unsere Provinz bei dem Zollverein betheiligt wäre, wohl aber stellen sich uns häufig die sehr fühlbaren Nachtheile entgegen, die daraus entstehen, daß unserer Staatsregierung die Hände gebunden sind, Veränderungen in Zollsätzen vorzunehmen, welche, den Binnenländern angepaßt, unserm Seeverkehre aber höchst schädlich sind; wir beschränken aber gern unsere Beschwerde, weil wir die anderweitige politische Wichtigkeit des Zollvereins nicht verkennen. Wir machen aber auch Anspruch auf die Anerkennung, daß unser Handel und vorzüglich unsere Rhederei in ihren bedeutsamen Fortschritten die Bahnen sich ohne irgend welche künstliche Schutzmaaßregeln suchen müssen, und daß namentlich die Rhederei die schwere Last des Schutzzolles auf Eisen dabei noch überdem zu tragen verurtheilt ist.

Wir machen auch noch aufmerksam auf den Schutzzoll, den unser Landbau entbehrt, wenn bei stockendem Absatz nach Außen unsere Speicher mit polnischem Getreide angefüllt sind, dessen Übergang in die Consumtion durch die jetzt bestehende geringe Verbrauchssteuer nicht als gehemmt betrachtet werden kann.

Aus allen diesen Gründen entnehmen wir das Recht, den Anträgen der Wortführer des Fabrikinteresses feierlichst entgegen zu treten, wenn diese dahin gerichtet sind, auf dem Wege der Schutzzölle auch nur noch einen Schritt weiter zu gehen, weil dieses nicht geschehen kann, ohne Englands Interesse an dem Handelsverkehre mit Deutschland noch mehr und in dem Grade zu verletzen, daß Retorsionsmaaßregeln von seiner Seite unausbleiblich sein, und eine vernichtende Wirkung auf die bestehenden Zustände dieser alten Provinzen ausüben würden, welche zu opfern, oder auch nur in sehr wahrscheinliche Gefahr zu bringen, man hoffentlich nicht wird beharren wollen, unserer weisen Staatsregierung zuzumuthen.

Wie sich die Stimmung der hiesigen Kaufmannschaft mit Bezug auf die, durch eine Eingabe des Hrn. v. Heyden-Cartlow beim Verei-

nigten Landtage in Antrag gebrachten Differential-Zölle ausgesprochen hat, ist aus der beiliegenden Abschrift eines Promemoria zu entnehmen, welches von uns s. Z. an die hiesigen Abgeordneten zum Landtage eingeschickt worden ist.

Danzig, 21. Juli 1847.

Die Ältesten der Kaufmannschaft.

Es ist schwer zu begreifen, wie die Petition um Differential-Zölle als hervorgehend aus, oder vereinbar mit den Interessen der preußischen Ostseehäfen und der preußischen Rhederei, die jetzt nur ausschließlich als die des Zollvereins angenommen werden kann, hat vorgeschlagen werden können.

Worin besteht der Vortheil des Landes bei der vaterländischen Rhederei? Gewiß nicht hauptsächlich in dem Nettogewinne des Rheders, sondern

1) in dem Schiffbau,
2) in der Verwerthung des dazu erforderlichen Materials,
3) in der Verwerthung der Landesproducte zur Verproviantirung der Schiffe,
4) in der Erwerbsquelle für aus Landeskindern bestehende Seeleute.

Alle diese Vortheile werden nur erreicht, wenn die Schiffe im Lande gebaut, und von und nach dem eigenen Lande fahren. Der Vorzug der Zollvergütigung soll aber ausgedehnt werden „auf alle Nordseehäfen zwischen Schelde und Elbe."

Wenn nun pag. 3 der Petition die Nachtheile unserer Mauthgesetze sehr richtig hervorgehoben werden, und der Sundzoll dazu gerechnet wird, ist es alsdann denkbar, daß unsere Schiffe, wenn sie auf die Zollvergütigung Anspruch machen wollen, auf andere Häfen werden fahren können, als auf die benannten Nordseehäfen?

Wo bleiben alsdann die als dem Lande im Allgemeinen zugehenden oben benannten Vortheile der inländischen Rhederei? Und was verbleibt dem Rheder, wenn er sein Geschäft nicht selbst betreiben, den Schiffshaushalt, die Reparaturen, Reiseausrüstungen rc., Alles durch fremde Hände gehen lassen muß — ein Weg für das Schiff, wie der des Schaafs durch eine Dornenhecke? Hierzu kommt noch ein Haupt-

umstand, der, so unbegreiflich er erscheint, dennoch notorisch besteht. Es sind nämlich in neuerer Zeit preußische Schiffe für preußische Rechnung im Auslande, namentlich in Bremen, gebaut, und um dieses möglich zu machen, ist von Seiten des königl. Ministerii zugegeben worden:

„daß auch im Auslande gebauten Schiffen preußische Beilbriefe ertheilt werden können, wenn nur erweislich gemacht wird, daß sie das Eigenthum preußischer Bürger sind.“

Das Land Preußen soll also einen Segen darin finden, wenn ein Mann in Berlin oder Cöln wohnt, der Eigenthümer eines Schiffs ist oder heißt, welches in Hamburg oder Bremen gebaut, von und auf Hamburg und Bremen fährt, und alle eigentliche Handelsvortheile dieser vorgehaltenen directen Aus- und Einfuhr in den Schooß der Hamburger und Bremer Börse wirft!

Am Wenigsten einverstanden können wir uns aussprechen mit der in nachstehenden Worten der Petition ausgedrückten Bedeutung der Wirksamkeit des vorgeschlagenen Differential-Zoll-Systems:

„Länder, die den Zollverein als den Schauplatz commercieller Willkür betrachtet und behandelt haben, müssen fortan die Wege der Gerechtigkeit und Billigkeit einschlagen, und auf diesen Wegen werden wir alle das endliche Ziel unserer Wünsche und unsers Strebens erreichen.“

Setzen wir statt Länder „England,“ und statt commercieller Willkür „seine Navigations-Acte,“ wie wir doch eigentlich zwischen den Zeilen lesen müssen, so läßt sich doch dem nicht widersprechen, daß England das Land ist, welches mit großen Maaßregeln grade jetzt den Weg der Gerechtigkeit und Billigkeit einschlägt. Nun werfe man die Augen auf die Zunahme der Fahrt preußischer Schiffe nach englischen Häfen, seitdem England seine Differential-Zölle aufgehoben, und auf die günstigen Folgen für unsere Agriculturverhältnisse durch Freigabe der Einfuhr der Producte unserer Viehzucht. Diese Vortheile in der Hand sollen wir aufs Spiel setzen, der friedlichen Stimmung Englands den Fehdehandschuh entgegenwerfen in dem Wahne, England, die Beherrscherin der mercantilischen Welt, werde sich von uns müssen lassen.

Wenn nun aber England, statt einer eitlen Drohung sich zu fügen,

den Fehdehandschuh aufnimmt, welches seiner politischen Festigkeit gemäß die Wahrscheinlichkeit ist, und Differential-Zöllen Differential-Zölle wieder entgegensetzt, was wird alsdann das Loos unserer Ostseeprovinzen sein?

Wir können nicht zugeben, daß unsere Rhederei nicht Schritt hält mit den übrigen Industriezweigen des Zollvereins; sie bleibt nur zurück in den einseitigen Ansprüchen und Begünstigungen, mit denen die übrigen Industriezweige des Zollvereins unsere Regierung bestürmen. Ohne irgend einen namhaften Schutz und unter den pag. 5 der v. Heyden'schen Petition zugegebenen Nachtheilen, welche unserer Rhederei in großem Maaße aus unsern Mauthgesetzen erwachsen, hat unser Schiffbau und unsere Schiffsführung so auffallende Fortschritte in den letztern Jahren gemacht, daß selbst die englischen Kaufleute in ihrem Verkehre mit unserm Hafen den Gebrauch preußischer Schiffe dem der englischen nicht nur gleichstellen, sondern in vielen Fällen vorziehen.

So lange es noch in den Händen unserer Regierung liegt, nicht einmal besondern Schutz zu gewähren, sondern harten Druck aufzuheben, als z. B. den enormen Zoll auf Eisen, und unbegreifliche Maaßregeln zurückzunehmen, als die der Verleihung preußischer Beilbriefe an im Auslande gebaute Schiffe, so scheint es uns viel näher zu liegen, dergleichen Übelstände im eigenen Lande zu bekämpfen, als diese schon als unbesiegbar hinzunehmen, und uns als Äquivalent die Übersiedelung unserer Rhederei nach Hamburg und Bremen oder andern Nordseehäfen anzubieten.

Danzig, 5. Mai 1847.

IV.

Bemerkungen*),

betreffend

die Schutz- und Differential-Zölle, sowie die Verhandlungen der Herren-Curie über eine Revision des Zoll-Tarifs unter Zuziehung von Sachverständigen.

Gesammelt und dem hohen Vereinigten Landtage gewidmet von H. W. Abegg, Landtags-Abgeordnetem und Ältestem der Kaufmannschaft von Danzig.

I. Die Wirkung der Schutzzölle.

Die sogenannten Schutzzölle sind wesentlich verschieden von den Finanzzöllen. — Diese letzteren sollen der Staatscasse als Einnahmequelle dienen, sie sind Steuern, welche der Verbraucher der Waare zahlt.

Die Schutzzölle, welche kein Einkommen für die Staatscasse gewähren sollen, und dies nur zufällig oder gegen ihren eigentlichen Zweck gewähren, verfolgen die Absicht, daß sie die ausländische Concurrenz in gleichen oder besseren Waaren, als sie das Inland bietet, ganz beseitigen oder so beschränken sollen, daß das Ausland nicht wohlfeiler die Waaren auf den inländischen Markt liefere als der Inländer.

1) Wenn von den Spinnereibesitzern in Deutschland die Erhöhung des Twistzolls auf 4 bis 5 Thaler für den Centner fremden Garns verlangt wird, und dieser Zoll etwa 15 pCt. vom Werthe des eingeführ-

*) S. der erste Vereinigte Landtag in Berlin 1847 v. Bleich. Berlin bei Carl Reimarus. Theil I. S. 681 u. ff.

ten ausländischen Garns ausmacht, so heißt dies mit andern Worten, der schweizer und englische Fabricant soll dem inländischen deutschen Weber nur um 15 pCt. theurer sein Garn liefern dürfen, der Weber soll diese Auslage des Zolls machen, und der inländische Verbraucher seiner Zeuge soll ihm um soviel und die Zinsen seines Capitals theurer das Gewebe bezahlen.

Die Schutzzölle sollen aber den Zweck verfolgen, die ausländische Concurrenz zu hemmen durch die theureren Preise der ausländischen Waaren; sie setzen also den inländischen Industriellen in den Stand, auf die wichtigsten Verbesserungen der ausländischen Industrie, die Kostenersparungen, in derselben keine Rücksicht zu nehmen, sondern so lange ihm diese Concurrenz nicht gefährlich wird, sich aller Verbesserungen in seinem Gewerbe zu entschlagen, in welchen das Ausland vorgeschritten ist.

In keinem Lande zeigten sich diese üblen Wirkungen der Schutzzölle deutlicher, als in dem Prohibitions- und Protections-Lande Frankreich, wo mehrere Fabricanten vor der Untersuchungs-Commission im Jahre 1840 erklärten: „Sie hätten nicht nöthig, sich um das zu bekümmern, was in den Werkstätten des Auslandes geschehe, sie seien geschützt." — Die hohen Schutzzölle hatten die dortigen Glasfabricanten in den Stand gesetzt, den Absatz ihrer Waaren in ganz Frankreich nach bestimmten Preisen unter einander zu theilen und Frankreich in vier Districte einzutheilen, wo kein Glasfabricant mit dem andern concurriren sollte.

Die allgemeinste und übelste Wirkung der Schutzzölle wird also die sein, daß sie die Erwerbsfreiheit des Inlandes in Bezug ausländischer Waaren beschränken, und den Wetteifer unter den Producenten und Fabricanten lähmen.

Dies sind die technischen Nachtheile der Schutzzölle.

2) Die Schutzzölle sollen nicht nur eine Steigerung der Preise der betreffenden ausländischen Producte hervorrufen, sondern sie sollen auch den inländischen Producenten und Fabricanten in den Stand setzen, seine Producte und Güter verhältnißmäßig zum Zoll im Preise zu steigern. Erfolgt nach einem eingeführten Schutzzoll die Preissteigerung der inländischen geschützten Fabricate und Producte nicht, so haben

diese Protections-Maaßregeln keine Wirkung. — 3. Können die inländischen Weber das englische und schweizerische Garn nur um 15 pCt. theurer wegen des Zolls beziehen, so setzt dieser Umstand den inländischen Spinner in den Stand, und ebenfalls mit seinem Garn aufzuschlagen. Kann er dies nicht, so hat der Schutzzoll keine Wirkung. —

Also mehr Kosten sollen alle Verbraucher dieser Waaren tragen. Der Weber, der Färber, der Drucker, der Consument müssen mehr zahlen für das einzelne Product. — Keineswegs trifft die Vertheuerung der Waaren den Consumenten allein, sondern in eben so hohem Grade die andern Industriezweige. Als die meisten Spinnereibesitzer des deutschen Zollvereins eine Erhöhung des Schutzzolls gegen ausländisches Garn im Jahre 1842 verlangten, so sagten die Weber mit Recht: „Die Vertheuerung der ausländischen Garne um 4 Thlr. pro Cntr. würde bei einer durchschnittlichen Einfuhr von 426,000 Cntr. den Webern einen Vorschuß von 1,700,000 Thlrn. alljährlich aufbürden, der beim Großhandel schon mit Zinsen herausgebracht, beim Detailhandel, durch den Gewinn der Kleinhändler vermehrt, eine Mehrausgabe von circa 2 Millionen Thaler verursachen würde. — Da die deutsche Spinnerei nicht im Stande sei, die für den Weber brauchbaren Garne zu liefern, so sei eine Vertheuerung der inländischen Zeuge, eine Abnahme der inländischen Consumtion, der Ruin des Exportgeschäfts, und die Herabsetzung des Arbeitslohns oder die Arbeitslosigkeit vieler Weber die nothwendige Folge."

Diese Klagen erlangen ein um so größeres Gewicht, als die wirklich eingetretene, aber mäßige Erhöhung des Twistzolls auf 3 Thlr. mit dem Jahre 1847 sogleich eben so ernste Klagen von vielen Seiten hervorrief. — Die Färber des Wupperthales traten schon im Novbr. 1846 zusammen und bewiesen der Regierung, daß nun ihr Exportgeschäft nach dritten ausländischen Märkten ruinirt werden würde, daß schon der frühere Zoll von 2 Thlrn. auf ausländisches Garn die Concurrenz der Engländer und Schweizer in den Türkischroth-Färbereien hervorgerufen habe, und daß die neue Erhöhung auf 3 Thlr. ihnen den Export von 8½ Millionen Pfund verarbeiteten und gefärbten Garns nun unmöglich mache. Die Schutzzöllner am Rhein schlugen deshalb als ein Mittel, diese Verluste auszugleichen, eine Wiedererstattung des Schutz-

zolls bei der Ausfuhr der Ganzfabricate oder Gewebe vor, d. h. ein Rückzoll sollte den Färbern und Webern gezahlt werden. Auch im Königreich Sachsen wandten sich von Chemnitz aus 113 Spinnereibesitzer, Fabricanten und exportirende Kaufleute mit einer ähnlichen Petition an das Ministerium des Innern, die gedruckt vom Abgeordneten Diergardt auch hier vertheilt wurde, worin sie die Revision des Zoll-Tarifs, die Erhöhung der Garnzölle und eine Ausfuhr-Prämie von 5 Thlrn. pro Cntr. exportirter Gewebe aller Art, Baumwollen-, Leinen- und Wollengewebe, verlangen. Aber kaum war dieses Verlangen im Lande Sachsen bekannt geworden, so traten auch Tausende von Arbeitern zusammen, und richteten an die Königl. Sächsische Regierung eine Petition, in welcher wörtlich das Petitum also gestellt wird:

„Wir bitten das hohe Ministerium im Namen von Hunderttausenden fleißiger Arbeiter, welche mit bangen Besorgnissen für ihre Zukunft erfüllt sind, so ehrerbietig als inständig: Hochdasselbe wolle sich bei den übrigen zum deutschen Zollvereine verbundenen Ländern für die ungesäumte Wiederaufhebung der seit dem 1. Januar d. J. eingetretenen Erhöhung der Garnzölle kräftigst verwenden und gegen jede Steigerung des Eingangszolls von Kammgarn erklären. Da die üblen Folgen der Zollerhöhung sich auch in anderen Gegenden des Zollvereins, namentlich um Elberfeld, sehr fühlbar gemacht und bereits zu nicht zu billigenden Ausnahmsmaaßregeln geführt haben, so leben wir der Hoffnung, daß unsere Bitte und die gewünschte Verwendung nicht ohne Erfolg bleiben werde, während die hohen Regierungen in Gewährung einer angemessenen Spindelprämie ein sehr geeignetes Mittel haben, mit Berücksichtigung aller Bedürfnisse der Betheiligten, ebenso auf die Vermehrung der Spinnereien in dazu geeigneten Gegenden, wie auf deren Vervollkommnung in Erzielung aller der heimischen Industrie nöthigen Garnsorten hinzuwirken, ohne die letzteren zu benachtheiligen und ohne die Consumenten mit einer bleibenden Last zu beschweren, indem dadurch vielmehr das Garn im ganzen Zollvereine sehr bald billiger und besser hergestellt werden wird, diese den Spinnern gewährte directe Unterstützung mithin dem Zollverein selbst wieder zu Statten kommt und die Ausfuhr

baumwollener Waaren erleichtert, ohne neue störende Control-Maaßregeln erforderlich zu machen.

Die wir in tiefster Ehrerbietung beharren u. s. w.

Chemnitz, im März 1847."

Diese Tausende von Fabrikarbeitern führen in einer sehr lichtvollen Darstellung unter Andern auch folgende Gründe für ihre Petition um Zollermäßigung an:

„Da in den Jahren 1843 — 1845 durchschnittlich nur circa 77,000 Ctr. baumwollene Waaren exportirt worden sind, und im Jahre 1845 im Zollvereine überhaupt circa 775,000 Ctr. Garn zu Waaren verarbeitet wurden, so verhält sich der Export zu dem Binnengeschäft ungefähr wie 1 : 9½."

„Hätte jeder eingehende Centner Twist seit 1834 mit 5 Thlrn. versteuert werden müssen, und wäre auch das inländische Garn um mindestens 4 Thlr. pro Centner dadurch vertheuert worden, so würde die vereinsländische Baumwollen-Fabrication in den 12 Jahren mit einer enormen, circa 31 — 32 Millionen Thaler betragenden Last beschwert gewesen sein, und läßt mit Recht sich fragen, ob es ihr dann möglich gewesen sein würde, ihren Garnverbrauch von 301,038 auf 755,134 Ctr. zu steigern. Vielmehr ist mit Recht anzunehmen, daß der Consumo der Baumwollen-Waaren im Zollvereine durch die Vertheuerung ihres Materials sich höchst wahrscheinlich nicht unbedeutend vermindert haben dürfte."

„Da ferner die Verarbeitung des Garns zu Waaren im Durchschnitt dem Stoffe einen höhern Werth giebt, als das bloße Verspinnen der Wolle in Garn, folglich der Verdienst, der Arbeitslohn bei den fertigen Waaren im Allgemeinen bedeutender sein muß, als bei dem Halbfabricate, dem Garn, jener größere Gewinn aber bei weitem mehr Menschen ernährt als die Spinnerei, welche selbst, wenn sie sich nach und nach verdreifachen sollte, noch lange nicht so vielen Menschen Beschäftigung geben wird als die Weberei, Wirkerei u. s. w., so bleibt wohl kein Zweifel, daß es im Allgemeinen vortheilhafter und gerechter ist, diese letzteren, welche das Landesbedürfniß in jeder Hinsicht vollkommen befriedigen, zu erhalten und vor Beeinträchtigung zu bewahren, als auf deren Gefahr und Kosten einen jün-

gern Gewerbezweig zu begünstigen, welcher verhältnißmäßig viel weniger Menschen ernährt, keinen so hohen Gewinn erwarten läßt, den Bedarf in keiner Hinsicht befriedigt, auch voraussichtlich in langer Zeit noch nicht decken wird und zu seiner weitern Entwickelung überaus bedeutende Capitale in Anspruch nimmt, welche andern nicht minder wichtigen Unternehmungen und Interessen, als den Eisenbahnen und dem Grundbesitze, entzogen werden müssen."

Wie wahr diese Betrachtungen der Fabrikarbeiter von Chemnitz sind, läßt sich daraus entnehmen, wenn man weiß, daß die Baumwollen-Spinnereien etwa 50,000, die übrigen Baumwollen-Manufacturen des Zollvereins etwa 1,050,000 Arbeiter ernähren; daß man zur Deckung des Bedarfs an Leinengarn im Zollvereine zur Anlage von Flachsmaschinen-Spinnereien allein ein Capital von circa 20 Millionen Thaler nach den Berechnungen der Sachverständigen aus andern Geschäftszweigen herausziehen müßte, und daß bei einem solchen Übergang von Capitalien für die Errichtung und Vermehrung von Spinnereien aller Art alle andern Industriezweige mit einer großartigen Entziehung von Capitalien bedroht würden.

Eben diese Arbeiter verwerfen deshalb auch die Rückzölle und Ausfuhrprämien, weil sie nur den Herren Unternehmern zu Exportgeschäften zu gute kämen, der inländische Verbrauch aber den Export neunmal übertreffe, und also die meisten inländischen Arbeiter wie Consumenten durch den Schutzzoll und Rückzoll bedrückt werden würden, als eine Ungerechtigkeit.

Dieses Beispiel möge genügen, um die Folgen der Schutzzölle daran practisch darzustellen.

3) Es wird durch die Schutzzölle ein höherer Gewinn für den beschützten Producenten hervorgerufen, als für den nicht beschützten. — Dies ist eine Ungerechtigkeit an sich, die sich keine Regierung zu Schulden kommen lassen sollte, da sie dadurch eine immer größere Ungleichheit des Einkommens und Vermögens unter den verschiedenen Volksclassen begünstigt. Alle Productionsarten des Inlandes gleichmäßig gegen das Ausland zu schützen, geht nicht an, da es kein Land giebt, das in allen Bedürfnissen unabhängig vom Auslande gestellt werde. Nach dem Schutzzoll-Systeme verlangen aber die Erzeuger von Rohstoffen,

die Urproducenten und Ackerbauer, die Belastung von Rohstoffen des Auslandes, also des ausländischen Getreides, des Schlachtviehes, des Eisens und der Metalle, dagegen verlangen sie die Freiheit, da ihre Producte abzusetzen, wo sie am Theuersten sind, also auch im Auslande, sie wollen z. B. Getreide und Holz nach England führen können. — Umgekehrt verlangen die Fabricanten wohlfeile Rohstoffe und Hülfsmittel der Fabrication, d. h. den unbelasteten Bezug derselben vom Auslande, also wohlfeiles Eisen zur weiteren Verarbeitung, wohlfeile Steinkohlen, wohlfeile Garne, Wollengarne, Leinengarne, Baumwollen-Garne; dagegen verlangen sie Schutz gegen die Concurrenz ausländischer Fabricate und hohe Preise ihrer Producte im Inlande.

Auf der andern Seite verlangen die Arbeiter hohen Lohn und wohlfeile Subsistenzmittel (wohlfeile Nahrung, Kleidung und Wohnung) gegen das Interesse der Landwirthe und Gewerbetreibenden.

Die Kaufleute verlangen durchaus freien Handel, freien Austausch von Rohstoffen und Fabricaten, sowohl des Inlandes wie des Auslandes. Das consumirende Volk wünscht in seinem Interesse Alles wohlfeil; sobald es aber producirend ist, verlangt es, seine Producte so hoch wie möglich zu verwerthen. Jeder Käufer will wohlfeil kaufen, jeder Verkäufer will theuer verkaufen. Jedes selbstständige Mitglied des Volks ist aber Consument und Producent zugleich. Erkennt man daher den Satz nicht an: daß die leichte und wohlfeile Befriedigung der Bedürfnisse die Aufgabe aller Volkswirthschaft ist, so kommt man in ein System von Ungerechtigkeiten hinein, wo immer der Eine zum Nachtheil des Andern begünstigt wird. — Einseitig aufgelegt, setzen die Schutzzölle immer eine Production gegen die andere in Nachtheil; Garnzölle die Weber, Eisenzölle die Metallarbeiter und Eisenbahnen, Kornzölle das consumirende Volk u. s. w.

4) Das Capital einer Nation ist eine in jedem Augenblick vorhandene Größe. Eine Capitalvermehrung kann durch Zollmaaßregeln nicht eintreten. Die Folge neuer Schutzzölle ist also, daß Capitalien in die begünstigten Industriezweige aus den nicht begünstigten herüber gezogen werden müssen.

Dieses Fluctuiren der Capitalien muß folgende Wirkung haben, wenn Schutzzölle neu eingeführt werden. Für die nicht geschützten Ge-

werbe verringern sich die Capitale, sie werden ihnen gekündigt. Beschützt man die Gewerbe, so müssen die Grundbesitzer neue Capitale suchen, d. h. einen höhern Zins als bisher den Darleihern zahlen, wenn sie überhaupt welche erhalten. Dadurch schmälert sich ihre Rente.

Werden ihre Leihcapitale ihnen entzogen, so verringert sich der Theil des Capitals zuerst, der am Leichtesten flüssig zu machen ist, der bisher auf die Erhaltung der Arbeiter in den begünstigten Industriezweigen verwendet werden konnte. Herabsetzung des Arbeitslohns oder Entlassung der Arbeiter in den nicht begünstigten Gewerben ist die nothwendige Folge.

Für die Arbeiter in den begünstigten Industriezweigen ist nun freilich mehr Capital vorhanden, aber ihre Concurrenz mehrt sich durch das Zuströmen der nicht begünstigten Arbeiter, oder diese fallen den Armencassen anheim, wenn sie keine Beschäftigung finden. Das Schutzzoll-System in England, Frankreich, Belgien und Spanien beweist es, daß mit der künstlich hervorgerufenen Fabrication auch der Pauperismus, gerade auf dem Lande, Hand in Hand geht.

Der Unternehmer der begünstigten Gewerbe hat es aber bei Schutzzöllen stets in seiner Hand, den Arbeiter vom höhern Gewinn bei seiner Production auszuschließen. — Er allein erhält, da er den Arbeitslohn vorschießt, im höhern Preise seiner Waaren, den ganzen Vortheil, den ein Theil der Arbeiter und ein Theil der andern Producenten verlieren. Niemand zwingt den Unternehmer, den Arbeiter an seinem höheren Gewinne hinterdrein nach dem Absatz der Waaren Theil nehmen zu lassen.

5) Die Erwerbsfreiheit führt die Capitale stets dahin, wo sie den meisten Gewinn natürlicherweise abwerfen. Ist ein Geschäft vortheilhaft, so wird es auch die nothwendigen Capitale erhalten. Nimmt man dies nicht an, so muß man fragen, wer soll die Capitale denn dahin führen? Etwa, wie die Schutzzölle wollen, die Regierung, die nichts vom Erwerbe im Einzelnen verstehen kann, das Geschäft nicht zu überschlagen vermag? Die Freiheit des Erwerbes leitet allein die Capitale in die jedesmal vortheilhaftesten Industriezweige. Schutzzölle dagegen stellen die unvortheilhaften und schlechteren Productionsarten den vortheilhaften und ausgezeichneten gleich, und zwingen oft die Capitale

selbst in unnatürliche und kostspielige Erwerbsarten hinein. Wenn ein Gewerbe nicht den üblichen Gewinn in einer Nation abwirft, den üblichen Zins nicht entrichten kann, so ist es ein unvortheilhaftes. Giebt die Baumwollen-Spinnerei nicht den Gewinn wie die Seidenmanufactur oder die Eisenbahnen, so ist sie unvortheilhaft; die Schutzzölle wollen daher in unvortheilhafte Industriezweige, die den üblichen Gewinn nicht abwerfen, durch die Regierung das Capital hineinzwingen lassen, ebenso wie man früher in die Erzeugung der Rohseide, in den Tabaksbau, in die Caffee-Surrogate das Capital hineinzwang.

6) Die Schutzzölle drängen die arbeitende Bevölkerung, die bloß vom Arbeitslohne, nicht vom Capital lebt, in die weniger lohnenden Gewerbszweige hinein. So lange der Bedarf des Inlandes in solchen Producten nicht überstiegen wird, mögen sie die Arbeiter hinreichend wie die andern Industriezweige beschäftigen und lohnen; sobald aber der Export für ausländische Märkte beginnt oder mehr, als das Inland bedarf, in dieser Schutzzoll-Industrie erzeugt wird, so drücken die Producenten bei jeder Stockung ihres Absatzes dann die Preise der Waaren *selbst herab*, es entsteht die Überproduction, das Sinken der Waarenpreise unter die Kosten. Die Unternehmer müssen dann am Arbeitslohne zuerst sparen, den Arbeitslohn herabsetzen oder Arbeiter entlassen, weil sie am Zins ihrer Leihcapitalien, der voraus bedungen ist, nicht ersparen können. Alle geschützten Industriezweige in England, Frankreich, Belgien, in den Rheinlanden, Schlesien u. s. w. weisen diese von Zeit zu Zeit eintretenden Calamitäten der Fabrikarbeiter nach. — Schutzzölle begünstigen die Überproduction und die Calamitäten der arbeitenden Bevölkerung, weil sie die unvortheilhaften Gewerbszweige begünstigen.

7) Sobald ein Industriezweig Exportgeschäfte treiben kann, hat er keinen Schutzzoll nöthig. Unsere wichtigsten Industriezweige treiben alle Exportgeschäfte, sie concurriren auf dritten ausländischen Märkten, wo sie nicht geschützt sind, mit den fremden Waaren gleicher Art. Für sie Schutzzölle bestehen zu lassen oder neu einzuführen, hieße nichts anderes, als die Producenten in den Stand setzen, im Inlande die Waaren zu vertheuern, die sie im Auslande wohlfeiler absetzen.

8) Die Nation gewinnt nichts durch die Schutzzölle, sie verliert

nur an der Vertheuerung der Waaren. Es ist für sie ganz gleich, ob sie eine bestimmte Waare, z. B. den Twist, selber erzeugt, oder ihn gegen andere Producte, die sie ausführt, eintauscht.

Die Nation aber verliert, wenn die Selbstproduction einer Waare mehr kostet, als der Eintausch derselben. Wenn das englische Eisen 30 Procent wohlfeiler ist, als das des deutschen Zollvereins, und unser Weizen 20 Procent wohlfeiler, als der englische Weizen, so ist es klar, daß beide Nationen besser thun, diese Waaren gegen einander auszutauschen, als daß wir mehr Eisen theurer und die Engländer mehr Weizen theurer erzeugen. Erkennt man diesen Satz nicht an, so müßte man den Wein, den Caffee, den Zucker, kurz alle Waaren, die anderswo wohlfeiler erzeugt werden, ebenfalls bei uns durch Schutzzölle und Prohibitivzölle erzeugen lassen, sie mögen kosten, was sie wollen.

Schutzzölle heben daher die Ersparungen auf, die der ausländische Handel bietet, sie treten dem Interesse des Handels direct entgegen und schmälern daher den Absatz der Industrie.

9) Schutzzölle haben daher überhaupt nur einen Sinn, wenn sie es rasch erreichen können, daß das inländische Gewerbe mit dem ausländischen Concurrenz halten oder zu gleichen Kosten produciren kann. Sie müssen also nach kurzer Zeit, etwa nach einigen Zoll-Tarifs-Perioden, aufhören, sie dürfen nur temporaire Maaßregeln sein. Dies geben alle Anhänger der Schutzzölle zu, ihr Ziel sei der freie Handelsverkehr mit dem Auslande. Aber die Aufhebung der Schutzzölle ist gewöhnlich deshalb so schwierig, weil sie eine Menge von mittelmäßigen und schlecht berechneten Gewerbsanlagen durch den Zollschutz hervorrufen, die dann bei dem Eintreten einer freien Concurrenz zu Grunde gehen.

Schutzzölle verewigen sich gewöhnlich bei den Nationen. Die Abschaffung derselben muß also in bestimmten Zeitperioden vorgeschrieben werden, wenn sie überhaupt einen Zweck haben sollen.

10) Schutzzölle erhöhen den Schleichhandel oder rufen ihn hervor. Sie sind je höher, je wirkungsloser, da sich die Prämie der Defraudation mit ihnen erhöht. Die Entsittlichung ganzer Grenzbevölkerungen ist ihre Folge, weil bei diesen die Meinung entsteht, daß belästigende Zollgesetze kein Recht seien.

11) Gelingt es den Schutzzöllen nicht, gleichgute Productionen im Inlande wie im Auslande zu schaffen, so führt das Inland dennoch, nach wie vor, trotz der Vertheuerung die ausländischen Waaren jener Art ein, und die Schutzzölle werden dann blosse Lasten des Volkes, sie werden Finanzzölle. Je höher sie als Schutzzölle sind, je größere Lasten des Volks werden sie. — So werden im Zollverein aus den Schutzzöllen gegen fünf ausländische Fabricate allein, gegen Baumwollen-Waaren, Wollenwaaren, Baumwollen-Garn, Seidenwaaren und Eisen, circa 15 bis 16 Procent der ganzen Zolleinnahme erhoben. Das Volk ist also berechtigt, zu erwarten, daß diese Zölle eher vermindert als erhöht werden.

12) Schutzzölle sind nach allen diesen Gründen nur ausnahmsweise zuzugeben als Retorsionsmittel gegen ausländische Staaten, keineswegs aber zum Schutze oder zur Erweckung der Industrie. Aber als Retorsionsmittel haben die Schutzzölle nur dann einen Sinn, wenn sie den Zweck erreichen, daß der ausländische Staat, der seinen Markt verschließt, gezwungen werden kann, ihn wieder zu eröffnen; erreichen sie diesen Zweck nicht, so ist es besser, sie ganz aufzugeben wegen ihrer anderweitigen Nachtheile, als in die immer höhere Belastung des Volks zu fallen.

13) Schutzzölle werden vertheidigt aus dem Grunde, weil sie der Erziehung des Volks in den Gewerben dienen; die Regierung soll durch sie bestimmten Gewerben das Capital zuführen und die Zeit verleihen, die zu ihrer technischen Ausbildung nöthig sei. Die nothwendige Consequenz ist die polizeiliche Überwachung dieser Schutzzoll-Gewerbe durch die Regierung. Wenn man zu Gunsten der Erziehung der Producenten die Consumenten das Schulgeld zahlen läßt, so muß die Regierung die Verpflichtung übernehmen, sich auch danach zu erkundigen, ob die Kinder etwas lernen. Sie muß dann auch wieder die Strafen einführen, die früher auf schlechte Producte standen, die Taxen für die Preise der Waaren, die Arbeitslohn-Taxen, damit der Gewinn nicht allein dem Unternehmer, sondern auch dem Arbeiter anheimfalle. Die Regierung muß nach diesem Schutzzoll-Systeme die Verpflichtung übernehmen, die beschützte Production zu beaufsichtigen, in allen ihren Theilen zu beaufsichtigen, Fabriken-Commissarien bestellen, Schaugerichte halten, Tara-

toren der Löhne und Waarenpreise ernennen, sie muß sich die Bücher der Producenten vorlegen lassen, die Kostenpreise der Waaren erforschen, kurz, eine Polizei-Industrie schaffen und jede Erlaubniß zum Gewerbe ertheilen. Die Grundlage der Erwerbsfreiheit muß aufgegeben werden.

II. Das Princip und Lebenselement des deutschen Zollvereins.

Diese Gründe der Wissenschaft und der Erfahrung, die Resultate des practischen Lebens waren es, welche die preußische Regierung im Jahre 1817 und 1818 dahin führten, das alte Verbot-System, den Mercantilismus und die Beschränkung der Erwerbsfreiheit auch in der Zollgesetzgebung aufzugeben. Die Aufhebung der Leibeigenschaft, die Befreiung des Grundeigenthums, die Vernichtung der Abgeschlossenheit der Güter, die Geschlossenheit der Zünfte und des Zunftzwanges, die Gewerbefreiheit, die Aufhebung der Accise und der Trennung zwischen Stadt und Land, kurz die großen staatswirthschaftlichen Gesetze seit den Jahren 1807 bis 1821 waren nur ein großes Ganze und zum Theil die Vorläufer des Zollgesetzes vom 26. Mai 1818, das den deutschen Zollverein schuf oder möglich machte. So lange man durch das alte Verbot- und Mauth-System, durch hohe Schutzzölle und Accise dem Verkehr mit dem Auslande, also auch mit den Nachbarstaaten Deutschlands tausenderlei Schranken in den Weg stellte, war an einen deutschen Zollverein und an großartige Handelsverbindungen mit dem Auslande nicht zu denken. Es galt die verschiedensten Interessen der Industrie, der Urproduction, der Gewerbe, des Handels und der Schifffahrt zu vereinen und den Weg auch für eine freie Handelsverbindung mit dem Auslande zu finden.

Man hatte es in Preußen über ein halbes Jahrhundert seit 1764 mit dem Fabriken-System Friedrichs II. in den östlichen Provinzen des Staats versucht; man hatte durch sehr hohe Schutzzölle und Verbote versucht, Preußen, Pommern und die Marken zu Fabrikstaaten umzuwandeln, ohne den Zweck nur einigermaßen zu erreichen. In den westlichen Provinzen dagegen, in den preußischen, westphälischen, rheinischen Territorien, wo man dies Mercantil-System nicht durchführen

konnte, waren gerade unter dem Einflusse des freien Erwerbs und Handels die blühendsten Fabriken entstanden, ebenso wie im Königreiche Sachsen; diese Länder kannten weder Verbote noch Schutzzölle, und waren die gewerbreichsten in ganz Deutschland geworden.

In den östlichen Provinzen, in den Marken und Schlesien, so wie in Preußen und Pommern mußten aber fortlaufende Ausnahmen von den Schutzzoll-Maaßregeln zugegeben werden; die Fabriken der Marken und Schlesiens waren nicht im Stande, für den Bedarf des Landes aufzukommen; Freischeine für den Bezug ausländischer verbotener oder hoch belasteter Waaren mußten fortlaufend den Kaufleuten, den Königl. Behörden, dem Militair und den Fabricanten ertheilt werden. Nicht einmal dahin hatten es diese Fabriken in der Mark und Schlesien gebracht, die Concurrenz der sächsischen Waaren ertragen zu können. Als nun im Decbr. 1806 gar der französische Finanz-Administrator Estève in Berlin verlangte, es sollten alle französischen Fabrik- und Manufactur-Waaren gegen eine mäßige Accise-Abgabe in den preußischen Staat eingelassen werden, so protestirte man dagegen (Zollbeamte und Fabricanten) mit den merkwürdigen Worten: „Die hiesige Industrie könne sich gegen die Concurrenz der französischen nicht halten. Nur durch das Verbot des Einlasses fremder Waaren sei künstlich die Fabrication in Berlin gehoben; seit einem halben Jahrhundert bestände dies Prohibitiv-System; der schon zerrüttete Zustand der Einwohner werde durch eine solche Maaßregel ganz vernichtet werden." — Die Klagen über die hohen Zölle, Accisen und Verbote, die Bedrückung des ärmern Volks durch die Vertheuerung der nothwendigen ausländischen Waaren, die vernichtende Rückwirkung der Verbote der Einfuhren auf die Ausfuhren und daher die Klagen über die Beschränkung des Handels, das Verfehlen des Zwecks, eine blühende, starke und gesunde Industrie hervorzurufen, der niedrige Arbeitslohn in den geschütztesten Zweigen, z. B. in der Weberei, das Aufblühen gesunder und kräftiger Gewerbe in den Territorien, wo Erwerbs- und Handelsfreiheit galt, wie im Westen Deutschlands und in Sachsen, der ungeheure Schmuggelhandel an allen Grenzen des Ostens von Preußen, diese und ähnliche Gründe waren es, welche Preußen bewogen, das alte Schutz-System fallen zu lassen, und im Zollgesetze zu den ermäßigten Grundsätzen der Handelsfreiheit

überzugehen. Die wichtigen und hierauf bezüglichen Arbeiten des Staatsraths von 1817 liegen bereits (in den Druckschriften Dieterici's, Volkswohlstand Preußens, Seite 115 ff.) vor Aller Augen, das Volk kennt sie, und ist sich der Motive wohlbewußt, die unsere große Gesetzgebung hatte. Deshalb stellt das Gesetz vom 26. Mai 1818 §. 1. die Handelsfreiheit als den obersten Grundsatz des neuen Zoll-Systems hin, mit den Worten:

> „Alle fremden Erzeugnisse der Natur und Kunst können im ganzen Umfange des Staats eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden.“

Für einen mäßigen Schutz der inländischen Gewerbsamkeit wollte das neue Gesetz in der Art sorgen, daß zugleich durch die Abgabe auf fremde Artikel das Staatseinkommen bedacht, und Handel und Verkehr nicht erschwert würden. Deshalb heißt es im §. 8.:

> „Außer dem Einfuhrzoll soll von mehreren fremden Waaren des Auslandes bei deren Verbleiben im Lande eine Verbrauchssteuer erhoben werden. Diese Steuer soll bei Fabrik- und Manufacturwaaren des Auslandes 10 vom Hundert des Werths nach Durchschnittspreisen in der Regel nicht übersteigen, sie soll aber geringer sein, wo es unbeschadet der inländischen Gewerbsamkeit geschehen kann.“

Da das Gesetz zugleich im §. 9. die Erhebung dieser Gefälle nach dem Gewicht, nicht nach den Declarationen des Werths, festsetzte, so kann der Sinn und Zweck des Gesetzes nur dann aufrecht erhalten werden, wenn von Zeit zu Zeit Durchschnittsberechnungen des Preises der ausländischen Manufacturwaaren angestellt werden, damit bei einem dauernden Herabgehen des Preises der Fabrikwaaren, welches sich bekanntlich häufig ereignet hat, der Zollsatz, nach dem Gewicht ebenfalls herabgesetzt, nicht in Wirklichkeit ein immer höherer Zoll vom Werthe werde.

Während die Preise der ausländischen Fabrikwaaren sich verringerten, sind nicht nur die Schutzzölle vom Gewicht später öfters erhöht, sondern auch in der Wirklichkeit ihrer Bedeutung nach immer mehr und mehr angewachsen, auch wenn sie nominal gleichblieben. Während z. B. derselbe Zollsatz von 2 Thlrn. auf ausländische Twiste der Mittel-

sorten im Jahre 1819 nicht ganz 3 pCt. vom Werthe betrug, stieg er beim Herabgehen der Twistpreise bis 1845 auf über 7 pCt.

Alle wichtigen Handelsartikel der Fabrication aber haben seit dem Jahre 1818 Preisermäßigungen durch die Fortschritte der Industrie erfahren; bei allen Baumwollen-, Wollen-, Geschirr- und Töpfer-, Papier-, Eisen- und Glaswaaren hätten die Zollsätze nach dem Willen des Gesetzes ermäßigt werden sollen, wenn der Zweck desselben erreicht werden sollte. Eine Revision des Zoll-Tarifs kann also gegenwärtig nur darauf gerichtet sein, eine Ermäßigung der Zollsätze herbeizuführen und die Absicht des Gesetzes weiter zu verfolgen.

Da eine solche Revision bis jetzt noch nicht vorgenommen ist, so wäre es an der Zeit, sie zu beantragen, um so mehr, als sich unsere Zollsätze allmälig für viele Artikel zu sehr hohen Schutz- und beinahe Prohibitiv-Zöllen gesteigert haben. Man frage unsere Finanz-Beamten, welche die Durchschnittspreise unserer Einfuhrartikel auf das Genaueste kennen, ob wir nicht Zollsätze von circa 20—25 pCt. auf Wollen- und Baumwollen-Waaren, von 30—40 pCt. auf Glas- und Geschirrwaaren, von 20, 50—100 pCt. auf Eisen und Eisenwaaren, von 70 pCt. auf ausländischen Zucker, von 50—100 pCt. auf Tabaksfabricate, kurz, ob wir nicht für die wichtigsten Einfuhrartikel ausländischer Fabrication höhere Schutzzölle bereits haben, als sie das Gesetz von 1818 vorschreibt.

Im Ganzen hatte aber der Tarif von 1818 und der von 1821 den Character des Überganges in das System der Handelsfreiheit. Die *alten* Verbote der Einfuhr und Ausfuhr waren ganz weggefallen; *einige wenige* Ausgangszölle für Fabrikmaterialien waren beibehalten, aber ermäßigt, viele wichtige Producte, wie Roheisen, konnten ganz frei eingeführt werden, der Finanzzoll auf Colonialwaaren sollte nicht durchschnittlich 30 pCt., der Schutzzoll nicht 10 pCt. übersteigen.

Diese Gesetzgebung und Tarifirung hat einzig und allein den deutschen Zollverein möglich gemacht, sie hat die Vereinigung der verschiedensten Interessen deutscher Länder bewerkstelligt. Sie war ein großartiges Experiment mit den ermäßigten Grundsätzen der Handelsfreiheit, denen sich seit 1828 die mittleren, westlichen und süddeutschen Staaten anschlossen. Dieses Princip der Verwaltung siegte. Alle Ausstellun-

gen der Stände und Regierungen von Hessen, Sachsen, Baiern, Würtemberg und Baden gegen den preußischen Tarif und das Gesetz von 1818 vor ihrem Anschlusse an den Zollverein gingen darauf hinaus, daß der Tarif zu hohe Zölle habe, daß er sich mit den freieren Handelsinteressen der mittleren und kleineren Staaten wegen der hohen Schutzzölle nicht vertrage; alle Regierungen verlangten die Herabsetzung dieser Zölle (z. B. Sachsen, Baiern und Würtemberg die Herabsetzung des Twistzolls von 2 Thlrn.), ebenso die Ständekammern, und man beruhigte sich nur, weil eine Verringerung dieser Zölle nach dem Gesetz von 1818 selber zu erwarten stand.

Werden sich die Zollvereins-Regierungen eine generelle Erhöhung der Schutzzölle gefallen lassen, oder wird sich nicht Preußen blosstellen, wenn es auf eine solche anträgt, und nach seinen eigenen Gesetzesworten, welche die andern Staaten auch zu den ihrigen gemacht haben, abgewiesen wird? Daneben ist der sehr wichtige Umstand ebenfalls zu bedenken, daß eine weitere Ausdehnung des deutschen Zollvereins an die Nordsee über Hannover und Oldenburg, Mecklenburg und die Hansestädte gar nicht mit den Anforderungen der Schutzzöllner vereinbar erscheint. Alle Nordseestaaten und Hansestädte verlangen Erniedrigung der hohen Schutzzölle als conditio sine qua non ihres Beitritts. — Vergl. der deutsche Zollverein während der Jahre 1834 bis 1845, Berlin 1846. S. 11.

Welche Wirkung auf die Industrie Preußens und des deutschen Zollvereins aber dieser Übergang in eine größere Handelsfreiheit gehabt habe, welche kräftigende, große Wirkung er gehabt habe in fast allen Zweigen der Fabrication und der Gewerbe, in der Wollen- und Tuchmanufactur, in der Baumwollen-, Seiden- und Eisenfabrication, in der Glas- und Geschirrfabrication, dies lehrt ein Blick auf die statistischen Nachweise, wie sie in officiellen und halbofficiellen Schriften, in den Werken der Statistiker und der Finanzmänner vorliegen. Kein unterrichteter Industrieller wird leugnen, daß der Aufschwung der deutschen Zollvereins-Industrie, wenn man etwa den gleichen oder größeren in der Schweiz ausnimmt, in irgend einem andern Lande Europa's seines Gleichen habe, sobald man nur die Verhältnisse des Absatzes, die Größe des inländischen Markts und die Ver-

hältnißzahl der Bevölkerung berücksichtigt. Es wird sich weiter unten Gelegenheit genug ergeben, in das Einzelne der Industriezweige einzugehen, aber schon hier muß es als Resultat deutlich ausgesprochen werden: der Zollverein repräsentirt in allen seinen Handelsbeziehungen zum Auslande bereits in viel höherem Grade das Fabrications- als das Agriculturinteresse. Glücklicher Weise ist er nicht wie die Schweiz vorherrschend im Inlande auf die Erzeugnisse der Fabrication und großer Gewerbe angewiesen, so daß man gegen sie vom Auslande die Erzeugnisse des Ackerbaues, die nothwendigsten Subsidenzmittel, eintauschen müßte, sondern hier im Innern der deutschen Länder, die ihn bilden, findet sich, durch Natur und Geschichte gleichmäßig ausgebildet, jene glückliche Mischung des Tauschverkehrs der Urproduction und Gewerbe als Grundlage unserer National-Oeconomie, welche uns die dauerhafteste Zukunft verspricht. Aber die Überschüsse über den eigenen Bedarf der Zollvereinsländer, worauf es vorzüglich bei der Beurtheilung dieser Frage ankommt, sind in viel höherem Maaße Erzeugnisse der großen Gewerbe und der Fabrication, als Erzeugnisse der Urproductionen. Wenn es sich also darum handeln könnte, einen Erwerbszweig auf Kosten aller andern vorzugsweise durch Schutzzoll-Maaßregeln zu begünstigen, so würde dies eher der Ackerbau sein müssen, als die Fabrication.

Die Thatsache aber steht unwiderleglich fest, sie steht fest nach allen Berechnungen, die darüber angestellt sind, daß der Zollverein bereits seit längerer Zeit durch die Überschüsse an Fabrikwaaren, durch die Ausfuhr derselben in viel höherem Grade die ausländischen Bezüge aller Art Producte deckt und den innern Reichthum zu dem Theile, der mit diesem Bezuge in Wechselwirkung steht, aufrecht erhält, als durch die Ausfuhr an Bodenerzeugnissen.

Der Finanzrath Biersack weist in seinem Werke (über Schutzzölle und andere gegen das Ausland gerichtete Schutzmaaßregeln zur Förderung der inländischen Industrie, Darmstadt 1843) nach, daß in einem längeren Durchschnittszeitraum von 1837 bis 1841, also in fünf der letzteren Jahre, an Erzeugnissen des Ackerbaues, Getreide, Schlachtvieh, Fleisch (nebst Fischen, Butter, Käse, Früchten, Salz und Kleien), bei einer Ausfuhr von circa 27 Millionen Thlr. jährlich, dagegen ei-

ner Einfuhr von circa 8⅓ Millionen, noch nicht 20 Millionen Thaler mehr ausgeführt als eingeführt wurden, während an Stuhlwaaren allein (Baumwollen-Waaren, Leinwand, Bändern, Zwirnspitzen, seidenen Zeugen, halbseiden-, wollenen Waaren und Teppichen) über 61⅓ Millionen Thlr. überhaupt und über 41⅓ Millionen Thlr. mehr ausgeführt als eingeführt wurden.

Nimmt man aber alle Fabrikwaaren zusammen, Stuhlwaaren, Lederwaaren, Glas und Geschirr, Metallwaaren, kurze Waaren, Luxuswaaren, Holzwaaren, Papier und Wachsleinwand, so bekommt man überhaupt eine Ausfuhr von über 86 Millionen, und eine Mehrausfuhr als Einfuhr von diesen Waaren von beinahe 60 Millionen Thlr. —

Man kann also annehmen, daß unsere Ausfuhren und Überschüsse an Fabrikwaaren unsere Ausfuhren und Überschüsse an Erzeugnissen des Ackerbaues etwa um das Dreifache übertreffen.

Hiernach rechtfertigt es sich gewiß nicht, wenn man für die Fabrication, die so ungeheure Exporte erzeugt, Schutzzölle zur Förderung verlangt, da sie im Stande ist, für ausländische Märkte in so bedeutendem Grade zu sorgen, wo ihr keinerlei Schutzzölle zur Seite stehen. Unter diesen Exportgeschäften figurirt aber immer noch die ausgeführte Leinwand aller Art mit 16⅓ Millionen, die Baumwollen-Waaren mit circa 15 Millionen, Wollenwaaren mit 13 Millionen, Seidenzeuge mit 11½ Millionen, kurze Waaren mit 8⅓ Millionen, Metallwaaren mit circa 5 Millionen, feine Holzwaaren mit 2⅔ Millionen, Bänder und Battist mit 2 bis 3 Millionen Thlr. jährlicher Ausfuhr.

Wenn es sich also darum handeln könnte, die polizeiliche Hülfe der Regierung für diese Productionsarten anzuflehen, so möchte kein Schutzzoll, nur die Erhaltung bisheriger und der Aufschluß neuer Märkte des Auslandes der zu rechtfertigende Gesichtspunkt für eine Petition an die Regierung sein.

III. Über Differential-Zölle.

Dem ruhigen Beobachter des Kampfes zwischen den Vertretern der Schutzzölle und den Männern der Erwerbsfreiheit muß es höchst auffallend erscheinen, daß, während die ersteren schon seit längerer Zeit den Handelsstand, namentlich in den Seestädten des deutschen Zollvereins

und der Nordseestaaten, zu ihrem Verlangen nach immer höheren Zöllen gegen ausländische Fabriken herbeizuziehen suchen, jetzt bereits nicht nur von Hamburg, sondern namentlich von Danzig, Stettin und Königsberg aus die Stimmen eben derjenigen, die man mit einem Differential-Zoll-System zu beglücken wünscht, dieses vorgeschlagene Geschenk „nationaler Wohlfahrt" von sich abweisen und energisch protestiren als gegen eine Maaßregel, die wohl geeignet wäre, Verwirrung in die gegenwärtigen Handelsbeziehungen Deutschlands zu auswärtigen Staaten zu bringen, Retorsionen anderer Staaten hervorzurufen, Belästigungen des deutschen Handels in auswärtigen Seehäfen nach sich zu ziehen, dem größern Theil der Schifffahrt und Rhederei, wie er jetzt im deutschen Zollverein besteht, einen tüchtigen Schlag beizubringen, aber keineswegs dazu dienen könne, irgend welche erkleckliche Vortheile des directen oder indirecten Handels, der Rhederei und der Schifffahrt zu erzielen.

Eine den Ständen mitgetheilte Schrift von Mitgliedern der kaufmännischen Corporation von Stettin ist vielleicht die beste unter denjenigen Publicationen, welche vom rein practischen vaterländischen Gesichtspunkte aus die Frage der Differential-Zölle beleuchten.

Die Differential-Zölle haben die Bestimmung, den directen Verkehr zum Nachtheil des indirecten zu begünstigen, welcher, wie jeder mit dem Handel Vertraute weiß, oft vortheilhafter ist als der directe, besonders bei einem Lande wie Deutschland, welchem es an hinreichenden Gegenständen der Ausfuhr fehlt, mit denen es viele seiner Schiffe beladen könnte. Deshalb haben sich auch sehr gewichtige Stimmen gegen die von Herrn v. Heyden-Cartlow eingebrachte Petition auf Einführung von Differential-Zöllen erhoben, und führe ich in dieser Beziehung aus einem auf sie bezüglichen Gutachten der Königsberger Kaufmannschaft Folgendes an:

„So sehr wir auch mit dem Zweck der durch Herrn v. Heyden-Cartlow eingebrachten Petition übereinstimmen, so wenig können wir uns andererseits davon überzeugen, daß der vorgeschlagene Antrag auch den Zweck erfüllen werde. Wir können daher den Antrag leider auch nicht unterstützen.

Die Proposition geht dahin, daß die directe Importation aus den außereuropäischen Productionsländern auf Zollvereins- oder diesen gleichgestellten Schiffen eine Zollbegünstigung von 20 pCt. genießen soll. Der Vorschlag ist also auf nichts Anderes, als auf Einführung eines Differential-Zolles gerichtet. (Vergl. die Handels- und Schifffahrts-Verträge des Zollvereins, von v. Kamptz S. 7.)

Wenn zwar der Zollverein in einzelnen wenigen Fällen gegen Belgien und Holland einen Differential-Zoll einzuführen für gut befunden hat, so scheint die Frage doch noch sehr in Überlegung zu ziehen zu sein, in wie weit Differential-Zölle für Rhedereien und Industrie zweckmäßig sind?

Sollte die Petition als Zweck des Antrages anführen:

„„die Rhedereien der Zollvereinsländer gegen die Beeinträchtigungen zu schützen, welche ihr durch die Schifffahrtsgesetze anderer Länder zugefügt werden,““

oder die Voraussetzung machen:

„„daß nach unserer heutigen Gesetzgebung allen Schiffen der Welt frei stehe, mit unseren Schiffen in unseren eigenen Häfen zu concurriren,““

so ist dieses nicht richtig. Nach dem Gesetze vom 20. Juni 1822 werden Flaggengelder von Schiffen nicht befreundeter Nationen (z. B. Frankreich) erhoben. Desgleichen ist die Küstenschifffahrt und der Transport der dem Staate zugehörigen Güter der vaterländischen Rhederei vorbehalten. — Ebenso können wir nicht darin übereinstimmen, daß die meisten größeren Nationen unsere Schiffe in ihren Häfen beschweren und hintenansetzen oder gar ausschließen. Mit Ausnahme Englands werden unsere Schiffe in fast allen auswärtigen Häfen ebenso wie in unseren Häfen die auswärtigen Schiffe behandelt.

Für die vaterländische Rhederei ist zwar hauptsächlich die englische Navigations-Acte erschwerend. Sie wird für uns um so fühlbarer, als inzwischen Großbritannien gegen andere Nationen, z. B. Mecklenburg, Hannover, Oldenburg, Rußland ꝛc., in gewisser Beziehung von der Strenge der Navigations-Acte abgewichen ist. Gegen die englische Navigations-Acte dürften daher alle möglichen Maaßregeln unserer

Seits zu ergreifen sein. Ob aber durch den Vorschlag in der Petition die Aufhebung derselben oder wenigstens eine Erleichterung für unsere Rhedereien zu erzielen sein dürfte, müssen wir sehr bezweifeln. Es ist zwar unverkennbar, daß, wenn der vorgeschlagene Differential-Zoll von 20 pCt. eingeführt werden sollte, Großbritannien alles aufbieten würde, um diese Bestimmung für seinen Handel und seine Schifffahrt und Industrie unschädlich oder unwirksam zu machen, und dieses könnte allerdings durch wechselseitiges Nachgeben geschehen."

(Dieses Ziel würde aber wohl leichter durch Unterhandlungen und nöthigenfalls durch dieselbe Beschränkung der indirecten Fahrten der englischen Schiffe, welche England unseren Schiffen auferlegt, zu erreichen sein. — Gegen diesen Act der vollständigen Reciprocität wird England weniger einwenden können, als gegen Differential-Zölle, und wir würden in dem Gerechtigkeitssinne der Engländer vielmehr einen Verbündeten haben.)

„Dagegen ist dieser Zweck, mehreren Staaten gegenüber, nicht nöthig, weil z. B. in Bezug auf Schweden und Norwegen, Mecklenburg-Schwerin, Nordamerika, Lübeck, Bremen, Hamburg, Österreich, den Kirchenstaat, Oldenburg, Griechenland 2c. beiderseitig die Schiffe gleichgestellt sind (s. v. Kamptz S. 10).

Es müßten daher die Schifffahrts-Verträge mit diesen Staaten zuerst gekündigt werden (s. v. Kamptz S. 10), weil in den Verträgen die Schiffe dieser Nationen mit den unsrigen gleich behandelt werden sollen — oder es müssen den Schiffen dieser Nationen gleiche Rechte mit den Zollvereins-Schiffen ertheilt werden. Das letztere würde in den Worten:

„„oder diesen gleichgestellten Schiffen""

enthalten sein. Was hilft denn aber der Differential-Zoll unserer Rhederei, wenn z. B. die großen Handelsflotten von Bremen, Hamburg, Lübeck, Oldenburg, Mecklenburg u. s. w. mit unsern Schiffen denselben Vortheil genießen würden? Es könnte dann, wenn der Zufall für diese Schiffe bei den außereuropäischen Häfen günstig wäre, dahin kommen, daß letztere allen Vortheil und unsere Vereinsschiffe keinen oder nur geringen Vortheil bezögen. —

Wollte man aber jenen Nationen die Verträge kün-

digen, und keine Differential-Zölle gewähren, zu welchen Repressalien würde dieses führen? — Gekündigt müßten aber wenigstens einzelne der genannten Verträge werden, wenn der Zweck:

„„den Vorhäfen des Zollvereins (außer den preußischen) — und den deutschen Uferstaaten den Beitritt zum Zollverein wünschenswerth zu machen und dadurch herbeizuführen,““ —

erreicht werden sollte. Denn dieser Zweck könnte doch nicht anders erzielt werden, als daß man den für jetzt mit uns gleichgestellten Schiffen Anfangs die unserer Rhederei gestatteten Vortheile entzöge, bis sich die Uferstaaten entschließen möchten, dem Zollvereine beizutreten.

So sehr es demnach auch wünschenswerth ist, daß dem Zwecke gemäß

„„dem Seehandel und der Rhederei des Zollvereins durch den vorgeschlagenen Zoll eine Entschädigung werden möge,““

so können wir uns doch nicht davon überzeugen, daß dieselbe dadurch erzielt werde, müssen vielmehr auf die directe Unterstützung für die Rhedereien zurückkommen.

Schließlich glauben wir auch nicht, daß der Antrag dem Zwecke entsprechen werde, wonach:

„„der vereinsländischen Industrie durch Begünstigung des directen Austausches ihrer Fabricate und directer Beziehung ihres Rohmaterials neue Vortheile eröffnet werden sollen.““

Dieser Zweck hängt unzweifelhaft davon ab, ob der directe Handel mit den außereuropäischen Ländern dadurch belebt und vortheilhafter werden würde. Denn ohne den vermittelnden Handel würde die Industrie allein den Verkehr mit den überseeischen Productionsländern schwerlich in den Schwung bringen können. Es ist nun zwar außer Zweifel, daß der vorgeschlagene Differential-Zoll für einzelne Fälle und dem einzelnen Kaufmann großen Gewinn bringen kann. Der Schaden würde aber dadurch für die Concurrenten herbeigeführt werden.

Außerdem werden die Differential-Zölle nur von Wirkung sein bei hochbesteuerten Waaren. Dagegen giebt es eine Menge voluminöser Artikel, welche zum Theil gar nicht, theils sehr niedrig besteuert sind, wie z. B. Baumwolle, Farbehölzer, Thran, Reis, Indigo u. dergl.

Für diese würde die Zollermäßigung von 20 pCt. von keiner Bedeutung oder wenigstens nicht so erheblich sein, als daß man sich nach einem Zollvereinsschiffe besonders bemühen würde.

Es läßt sich daher nicht voraussehen, daß im Allgemeinen dadurch der Handel und mit ihm die Industrie gewinnen würde, wenn gleich es zugegeben ist, daß Einzelfälle sehr großen Gewinn bringen können."

Differential-Zölle können einzelne Schiffseigenthümer begünstigen, deren Schiffe zu transatlantischen Reisen geeignet sind, oder welche sie zu diesem Zwecke erbauen.

Denjenigen Schiffseigenthümern aber, deren Schiffe zum Verkehre mit europäischen Ländern eingerichtet und nicht gekupfert sind, nützen Differential-Zölle nicht nur nichts, sondern sie sind ihnen schädlich. — Denn die nächste Folge der Differential-Zölle ist Beschränkung des indirecten Verkehrs, und dadurch wird diesen Schiffen ihre bisherige Rückfracht theilweise entzogen. Sobald andere Staaten Vergeltungsmaaßregeln ergreifen, fällt deren Nachtheil zunächst wieder auf die vorzugsweise in der europäischen Fahrt beschäftigten Schiffe.

Dem Handel im Allgemeinen schaden Differential-Zölle; sie beengen ihn in seinen Operationen, zwingen ihn, dem directen Verkehre mit überseeischen Ländern den Vorzug einzuräumen, auch dann, wann es vortheilhafter wäre, transatlantische Waaren indirect wohlfeiler zu kaufen. Dadurch wird die Nationalwohlfahrt benachtheiligt.

Die Schifffahrt ist nur ein Mittel für den Handel, und sollte daher niemals einseitig, auf dessen Kosten, begünstigt werden.

Ein Gutachten der Ältesten der Kaufmannschaft von Danzig sagt daher in Betreff der Petition des Herrn v. Heyden-Cartlow Folgendes:

„Es ist schwer zu begreifen, wie die Petition um Differential-Zölle als hervorgehend aus oder vereinbar mit den Interessen der preußischen Ostseehäfen und der preußischen Rhederei, die jetzt nur ausschließlich als die des Zollvereins angenommen werden kann, hat vorgeschlagen werden können.

Worin besteht der Vortheil des Landes bei der vaterländischen Rhederei?

Gewiß nicht hauptsächlich in dem Nettogewinn des Rheders, sondern

1) in dem Schiffbau;
2) in der Verwerthung des dazu erforderlichen Materials;
3) in der Verwerthung der Landesproducte zur Verproviantirung der Schiffe;
4) in der Erwerbsquelle für aus Einheimischen bestehende Seeleute.

Alle diese Vortheile werden nur erreicht, wenn die Schiffe im Lande gebaut werden und von und nach dem eigenen Lande fahren. Der Vorzug der Zollvergütigung soll aber ausgedehnt werden „„„auf alle Nordseehäfen zwischen Schelde und Elbe."""

Wenn nun in dieser Hinsicht die Nachtheile unserer Mauthgesetze sehr richtig hervorgehoben werden, und der Sundzoll dazu gerechnet wird, ist es alsdann denkbar, daß unsere Schiffe, wenn sie auf die Zollvergütigung Anspruch machen wollen, auf andere Häfen werden fahren können, als auf die benannten Nordseehäfen?

Wo bleiben alsdann die als dem Lande im Allgemeinen zugehend oben benannten Vortheile der inländischen Rhederei? Und was verbleibt dem Rheder, wenn er sein Geschäft nicht selbst betreiben, den Schiffshaushalt, die Reparaturen ꝛc., Alles durch fremde Hände gehen lassen muß — ein Weg für das Schiff, wie der des Schaafes durch eine Dornenhecke?" —

In Beziehung auf diese Bemerkungen des Danziger Gutachtens wegen der auf alle Nordseehäfen zwischen Schelde und Elbe auszudehnenden Vergütigung fragt es sich also principaliter, ob denn die Nordseestaaten geneigt sein möchten, auf diese Vorschläge einzugehen, unsere Schiffe nicht bloß den ihrigen gleichzustellen, sondern auch ihren Schiffen die directen Handelsbeziehungen vorzuschreiben, und selbst diese Frage scheint verneint werden zu müssen, weil trotz solcher Begünstigungen sich fast alle Stimmen von Hamburg aus, im Hamburger Correspondenten, in der Hamburger Börsenhalle, in mehreren Flugschriften ꝛc. dahin erklärt haben, daß sie solche Begünstigung für eine zu große Belästigung des indirecten Handels ansehen würden, eine Benachtheiligung desselben in ihren eigenen Schiffen, einen Zwang, den vortheilhafteren Zwischenhandel aufzugeben. Die Nordseehäfen sind

nicht nur Märkte für den deutschen Zollverein, sondern sie sind Stapelplätze des Welthandels; der wahre Kaufmann will vollkommene Freiheit, die Güter, die er von einem solchen Handelsplatze auf eigene Rechnung bezieht, gerade wie es die Gelegenheit mit sich bringt, auch wieder nach den Nachbarländern, die nicht zum Zollverein gehören, auszuführen. Bezieht ein solcher Kaufmann fremde Producte, so will er nicht gebunden sein, diese in den Zollverein einzuführen, sondern sie auch, wenn dies vortheilhafter geschehen kann, nach den nordischen Ländern oder anders wohin senden.

Alle jene Vorschläge von Differential-Zöllen oder Steuer-Bonificationen lassen sich aber gar nicht ohne sehr belästigende Controlmaaßregeln, Ursprungs- und Bestimmungscertificate, controlirte Packhöfe ausführen. Die Kaufmannschaft in den Nordseehäfen selbst erhebt sich also gegen diese Maaßregeln, weil sie die Freiheit des Handels stören würden. Es wird deshalb niemals die Zustimmung von den Hansestädten und von Hannover zu diesen Maaßregeln zu erlangen sein. Man wird sich höchstens damit blosstellen.

Würde sie aber dazu zu erlangen sein, noch ehe diese Staaten dem deutschen Zollvereine beigetreten sind, so fragt es sich, wie würden sie denn auf unsere gegenwärtige Marine und unsern Ostsee-Handel zurückwirken, auf unsere Zollvereins-Marine? Die Stettiner Schrift sagt S. 12: „Unter den zollvereinsländischen Schiffen, circa 800 an der Zahl, befinden sich nämlich nicht hundert, die ihrer Bauart nach zu transatlantischen Fahrten geeignet sind: was wird denn nun aber aus den restirenden 700 Schiffen, welche jetzt ganz gut prosperiren beim Transport von Korn und Holz nach England, Frankreich, Holland und Belgien, und beim R e t o u r k o m m e n mit Ladungen Stückgüter aus den verschiedenen Häfen ersterer Länder, wenn denselben diese Fahrten nach Absperrung Englands gegen unsern Export, und ebenso zu Gunsten directer überseeischer Importen durch Differential-Zölle genommen würden? und selbst, was gar nicht zu erwarten steht, wenn England keine Repressalien gegen unsern Exporthandel träfe, so würden unsere Rheder bei diesen Fahrten insofern doch n i c h t m e h r b e s t e h e n k ö n n e n, weil ihren Schiffen doch jedenfalls die R e t o u r l a d u n g e n von England fehlen würden.“

Dies erläutert sich folgendergestalt. Der Seehandel verlangt vollkommene Freiheit der Wahl der Frachten, der Hinfrachten und Rückfrachten. Bringt ein Rheder nach England Holz von der Ostsee und darf er von da keine Colonialwaaren entnehmen, oder darf er sie nicht auf der Rückkehr von Holland zurücknehmen, weil der directe Handel mit den Producten der Ursprungsländer der allein begünstigte ist, so muß er oft leer zurückkehren, d. h. die Hinfracht allein muß die Kosten der Fahrt decken, oder die aus Preußen zu verschiffenden Producte müssen zur Deckung der höhern Fracht um soviel billiger gekauft werden. Ist dies nicht der Fall, geht es nicht an, weil der Vortheil des Verkaufes an denselben nicht so beträchtlich ist, so muß die ganze Fahrt unterbleiben. So kann es kommen, daß, während man die directe Fahrt und den Handel zu begünstigen vermeint, man den ganzen Handel benachtheiligt. — Dies hat sich in Frankreich gezeigt, wo, seitdem man Differential-Zölle eingeführt hat, sich die Marine immer mehr und mehr verringerte, und dasselbe erleidet seit Einführung derselben jetzt Belgien.

Der Schaden trifft aber dann nicht allein die Handelsmarine, sondern auch den Kaufmann und den Consumenten der nothwendigen, vom Auslande zu beziehenden Producte. Die Waaren des Seeverkehrs, die wir als Retouren bezeichnen, in den Nordseehäfen so gut wie in den Ostseehäfen, also vorzüglich die Colonialwaaren, Zucker, Caffee, Indigo, Tabak u. s. w. sind in der Regel auf den, von der Natur selber geschaffenen Zwischenplätzen des Welthandels, also z. B. in London, Liverpool, Amsterdam, Rotterdam, Bremen und Hamburg (früher Kopenhagen für den Norden), in so großer Menge aufgestapelt, werden von so vielen Nationen von dorther geholt, daß sie dort in der Regel in größerer Auswahl und weit billiger zu beziehen sind, als wäre man immer erst gezwungen, den bestimmten Bedarf vom Ursprungslande unmittelbar zu beziehen. Der Kaufmann erhält von daher viel rascher Nachricht über die Preise derselben und die Conjuncturen des Handels, als von Ost- und Westindien und Nordamerika. Daher kann es kommen, daß die Baumwolle z. B. viel wohlfeiler zu derselben Zeit in Liverpool zu haben ist, als im Productionslande zu Georgien. Durch Differential-Zölle soll der Kaufmann gezwungen werden, sie da zu ho-

len, wo er keine regelmäßige Geschäftsverbindung hat. Ein Buchhändler in Berlin, der ein französisches Buch wünscht, wendet sich nicht an den Autor oder die Verlagshandlung nach Frankreich, sondern an den großen Büchermarkt Leipzig, weil er an Zeit, Kosten, Zinsen, Fracht u. s. w. spart, wenn er von dorther die Bücher bezieht. Es wäre eben so nachtheilig, den Buchhändler Berlins zwingen zu wollen, direct von Paris seine französischen Werke im Einzelnen etwa mit der Post zu verschreiben, als es lächerlich sein würde, den Kaufmann von Danzig zwingen zu wollen, seine Colonialwaaren stets von der Havanna und Mittelamerika direct zu beziehen, obgleich beides unter Umständen häufig geschieht.

Colonialwaaren und überhaupt die wichtigsten Importen der Ostseehäfen, selbst Steinkohlen und Eisen sind für uns nur Retouren und weiter nichts, d. h. sie ersparen und tragen die Hälfte der Fracht. — 700 Schiffe würden theilweise außer Thätigkeit gesetzt oder sehr belästigt werden durch die vorgeschlagene Maaßregel der Differential-Zölle, die dazu dienen soll, die Schifffahrt zu begünstigen. Der Handel bedarf daher nothwendig großer Zwischenplätze.

Die ganze Maaßregel, die vorgeschlagen wird, hätte also für uns nur den Sinn, die Colonialwaaren von Amerika oft theurer zu beziehen, als wir sie auf indirectem Wege kaufen könnten, einzelne Schiffsrheder auf Kosten der übrigen und des ganzen Landes zu begünstigen und unsern Handel mit Holz, Getreide, Spiritus u. s. w., einen Handel, der circa 25 Millionen Thaler Werth Mehrausfuhr als Einfuhr jährlich repräsentirt, zu erschweren.

Will man also etwas durch die Gesetzgebung für Handel und Schifffahrt thun, so bewege man England, den indirecten Handel mit ihm frei zu geben, was sich wahrscheinlich sehr bald erreichen läßt, da schon den mecklenburgischen und hannöverschen Schiffen von England aus dieser indirecte Verkehr nachgegeben worden ist, da England bereits die Navigations-Acte durchlöchert und so eben eine Parlaments-Commission niedergesetzt hat, welche die belästigenden Punkte dieser Acte prüfen soll.

Will man etwas für die directen Handelsbeziehungen zu den transatlantischen Ländern thun, so begünstige man dieselben durch Prämien

für die Ausrüstung und den Bau solcher Schiffe, die den transatlantischen Handel treiben können, nicht aber durch Mittel wie Differential-Zölle, die Allen schaden, den Kaufleuten, den Schifffahrtsinteressen, den Consumenten der Waaren und den Produzenten von Holz und Getreide bei uns, und die uns außerdem der Gefahr aussetzen, durch Retorsionsmaaßregeln betroffen zu werden, ohne unsern Zweck zu erreichen.

Prämien sind zu vertheidigen, weil sie die bestehenden Interessen der Schifffahrt und des Handels nicht verletzen, den Zweck sicher erreichen würden, daß mehr Schiffe gebaut werden für den directen Handel, und daß sie keine Repressivmaaßregeln auswärtiger Nationen hervorrufen. Differential-Zölle aber würde man jetzt einführen in einem Zeitpunkte, wo die gebildeteren Nationen begonnen haben, sie auf dem Wege des Vertrages aufzuheben und unschädlich zu machen. Nur als Retorsionsmaaßregeln lassen sie sich rechtfertigen, Differential-Zölle gegen Differential-Zölle. Wollte man sie aber gegen Länder anwenden, wo sie nicht bestehen, oder ganz allgemein zur Begünstigung des directen Verkehrs und zur Benachtheiligung des indirecten anwenden, so ist vor Allem zu bedenken, daß wir viel mehr Schiffe nach England und Frankreich senden, als Schiffe von England und Frankreich zu uns kommen, daß wir England im Handel nach unsern Ostseehäfen durch unsern Ostseehandel nach England längst überflügelt haben, und daß unser Handel gerade auf der vollkommensten Freiheit des indirecten Verkehrs beruht. Uns muß es unbelästigt freistehen, nach England zu fahren, dort Steinkohlen gegen Holz einzunehmen, von dort nach Frankreich oder Spanien u. s. w. zu gehen, dort Wein zu holen, diese Waaren auf der Rückfahrt zum Theil in Holland abzusetzen, Colonialwaaren dagegen zu laden u. s. w., weil sonst weder die Rhederei, noch der Handel blühen kann. — Es liefen ein 1840 in englischen Häfen 1250 preußische, in preußischen Häfen 841 englische Schiffe; 1841 in englischen Häfen 1175 preußische, in preußischen Häfen 769 englische Schiffe. —

„Der Bewilligung eines Rabbatts bei der unmittelbaren Einfuhr überseeischer Waaren auf Schiffen des Zollvereins oder der Einführung von Differential-Schifffahrts-Zöllen stehen schließlich die meisten Schiff-

fahrtsverträge entgegen, welche der Verein, oder welche Preußen mit fremden Ländern abgeschlossen hat. Nach dem Inhalte der Verträge mit Großbritannien und Belgien kann der Verein vor dem Jahre 1848 die Einfuhr auf Schiffen dieser Länder nicht höher belasten, als die Einfuhr auf eigenen Schiffen. Wollte er dennoch sofort den Differential-Zoll gegen die Flaggen anderer Länder richten, so würde er eine Prämie zu Gunsten der englischen Schifffahrt nach dem Zollverein einführen und jene Länder mit Recht gegen sich entrüsten. — Der Verein aber kann überhaupt keine Differential-Zölle zu Gunsten der eigenen Flagge anordnen, so lange die Verträge zwischen dem Vereine und Griechenland, zwischen Preußen und den Hansestädten, Mecklenburg, Nordamerika, Oldenburg, Sardinien, Schweden und Norwegen nicht aufgekündigt und aufgehoben sind, weil in ihnen die gleichmäßige Behandlung der beiderseitigen Flaggen sowohl für die directe als die indirecte Einfuhr festgestellt ist. — Auf gleichem Fuße verkehrt Preußen mit Rußland, Dänemark und Hannover ohne ausdrückliche oder auf Grund stillschweigend fortlaufender Verträge."

Diese Worte der Handels-Kammer von Cöln in der Denkschrift über die Beförderung der Schifffahrt des Zollvereins mögen noch hier mit besonderem Nachdruck hervorgehoben werden, um das Bedenken zu erregen, welche Gegenmaaßregeln wir dann hervorrufen könnten, wenn wir plötzlich eine ganz andere Politik gegen jene Staaten beobachteten, oder wie nichtssagende Maaßregeln wir mit den Differential-Zöllen einführen würden, wenn wir alle jene Nationen mit an den vermeintlichen Vortheilen derselben Theil nehmen lassen würden.

Wenn nun ungeachtet aller dieser in die Augen springenden Nachtheile eines Differential-Zoll-Systems von den ehrenwerthesten Seiten auf dieselben als auf ein Mittel hingewiesen wird, Preußen und Deutschland in Verbindung mit den ersten Handel treibenden Nationen an dem Welthandel Theil nehmen zu lassen, so ist doch offenbar, daß auch hierin eine große Täuschung obwaltet. — Überhaupt aber, soll denn Deutschland, nachdem andere Völker zu ihrem großen Nachtheile die Beschwerungen jenes Systems erfahren haben und jetzt dahin gekommen sind, dasselbe wieder aufgeben zu müssen, nochmals zu seinem Schaden jene Erfahrungen durchmachen, während es nicht einmal durch

seine sonstige Stellung und Bedeutung im Stande ist, Crisen und Calamitäten auch ebenso glücklich wie sie überwinden zu können? — Diese Erfahrungen weisen aber im Gegentheil darauf hin, daß man nicht durch Zwang, Absperrung und Beschränkungen aller Art sich in die Lage setzen könne, an dem Welthandel Theil zu nehmen, sondern daß nur Freiheit des Verkehrs und möglichste Aufhebung aller Verhinderungen zu jenem Ziele gelangen lassen. Deshalb bedarf es wohl nur schließlich einer Hinweisung auf die Geschichte der industriellen und commerciellen Entwickelung der Welt, um selbst den eifrigsten Anhänger des Differential-Zoll-Systems zu überzeugen, daß, wie überall, so besonders im Handel nur freier Verkehr zu dem gewünschten Ziele zu führen vermag.

IV. Die Ansichten in den Verhandlungen der ersten Curie des Vereinigten Landtages, eine baldige Revision des gegenwärtigen Zoll-Tarifs unter Zuziehung von Sachverständigen betreffend.

Leider scheint der Fortschritt unserer Industrie während der kurzen Zeit des Bestehens des deutschen Zollvereins, leider scheinen selbst die allgemeinsten Thatsachen, welche sich aus den officiellen Schriften und Tabellen unserer Regierungsmänner eben sowohl wie aus den staatswirthschaftlichen Werken über den deutschen Zollverein ergeben, der ersten Curie nicht hinreichend bekannt geworden zu sein. Denn

1) Die Petition des Fürsten Lichnowsky an den Vereinigten Landtag, betreffend „eine baldige Revision des gegenwärtigen Zoll-Tarifs," stützt sich auf die angeblich ungünstige Lage der Industrie und der Schifffahrt, und weist auf ein beigelegtes Promemoria hin, welches auf erhöhte Eingangszölle für Gespinnste als vorzügliches Abhülfsmittel für das Leiden der Industrie dringt.

Betrachten wir näher diese Klagen, und fragen wir dann, ob sie begründet und die Wahl des Abhülfsmittels die richtige sei, so ergiebt sich zunächst in Betreff der Seeschifffahrt und der Rhederei, daß sie nicht begründet sind, wie die beigefügten Übersichten aus amtlichen Quellen beweisen.

Das Promemoria führt ferner an, daß von Baumwollen-Garn mehr

ein= als ausgeführt wurde zum Betrage von 219,050 Centnern im Jahre 1839, und zum Betrage von 458,106 Centnern im Jahre 1843. Daraus soll man schließen, daß das Spinnen im Inlande abgenommen habe, während nur daraus hervorgeht, daß die Weberei mehr Garn bedurfte und einführte.

Es wird nämlich nicht angegeben, daß der Verbrauch der rohen Baumwolle im Zollvereine im Jahre 1836 nur 120,000 Centner betrug, und seitdem bis auf 504,000 Centner gestiegen ist, welches eine Zunahme der Spinnerei, unter dem Einflusse des bisherigen Zolles, in zehn Jahren um nicht weniger als hundert und funfzig Procent andeutet. Schwerlich ließe sich im ganzen Bereiche der gewerblichen Thätigkeit ein Beispiel rascheren Vorschreitens nachweisen, als gerade in dieser Industrie, für welche man neue Reizmittel so zudringlich fordert.

Daß die Einfuhr von Baumwollen=Garn sich von 24,472 Centnern im Jahre 1836 auf 41,707 Centner im Jahre 1843, eine dennoch unerhebliche Menge, gesteigert hat, wird hervorgehoben. Nicht erwähnt *aber wird es*, daß die Ausfuhr von Rohwolle sich seitdem in viel größerem Maaße vermindert, während die inländische Wollproduction sich vermehrt hat, so daß man auch für die Wollspinnerei eine Zunahme von annäherungsweise 40 Procent in den 6 Jahren von 1838 bis 1843 annehmen kann.

Die Flachsspinnereien haben noch nie in beträchtlicher Ausdehnung bestanden; doch sind sie keineswegs in letzterer Zeit vermindert worden.

Die angeführte „nachtheilige Lage der Industrie" kann also nicht im Gewerbe der Maschinenspinnerei zu suchen sein, sondern muß anderwärtig liegen.

Wenn also erhöhte Garnzölle vorgeschlagen werden, die unter dem Vorgeben, „die vaterländische Industrie einer größeren Entwickelung entgegen zu führen," lediglich nur ein noch rascheres Ausdehnen der Maschinenspinnerei bewirken können, so liegt klar am Tage, daß ein Mittel gewählt wird, welches das vorhandene Übel, welches es auch sei, nicht direct trifft. Vielmehr ist die bereits oben berührte Petition von Tausenden von Arbeitern aus Chemnitz gegen jede Erhöhung

der Garnzölle ein hinreichender Beweis von der Schädlichkeit und Richtigkeit des vorgeschlagenen Schutzzolls und Rückzolls.

Daß übrigens eine sehr bedeutende Ausdehnung der betreffenden Spinnereien weit über die Zunahme der Bevölkerung im Zollvereine sich nachweisen läßt, ist bereits in der Schrift: der deutsche Zollverein während der Jahre 1834 bis 1845, ausgesprochen, theils ergiebt es sich aus der officiellen Zusammenstellung des Eingangs und Ausgangs an Webereimaterialien und Fabricaten in und aus Preußen und in und aus dem Zollverein für die Jahre 1822 bis 1845, woraus man ersieht, daß die Einfuhr der rohen Baumwolle, also des Materials für unsere Spinnereien, seit 1834 von 120,532 auf 304,634 Centner im Jahre 1845 stieg, d. h. es geschah eine quantitative Ausdehnung der Spinnereien auf das Zweieinhalbfache. — Von einer Noth unter den Spinnereiarbeitern kann aber gar keine Rede sein, wohl aber ist die Noth unter den Webern weltbekannt, die man durch den vorgeschlagenen Schutzzoll noch vermehren würde, ohne sie selbst durch einen Rückzoll zu heben.

2) Mit besonderem Nachdruck wird in dem *Promemoria* hervorgehoben, daß die wegen ungünstiger Lage der Industrie beantragte baldige Revision des Zoll-Tarifs

„unter Zuziehung von Sachverständigen"

vorzunehmen sei.

Es ist gewiß weise, bei jeder Regierungsmaaßregel von denjenigen sich rathen zu lassen, deren practischer Beruf ihnen eine genaue Kenntniß der betreffenden Verhältnisse giebt. Man muß sich immer Sachverständige suchen, wenn sie zu finden sind. Aber man muß auch genau die Sache unterscheiden, von der man ein Verständniß sich verschaffen will, damit man solche Sachverständige zu Rathe ziehe, welche die betreffende Sache verstehen oder kennen. Es fragt sich also, über welche Sache will man in diesem Falle ein klares Verständniß erlangen? Die Antwort ist: man will ein klares Verständniß gewinnen über ein anerkannt schwieriges staatswirthschaftliches Problem; man will zunächst wissen, ob die Noth der Arbeiterclasse im Allgemeinen dadurch gelindert wird, daß man durch künstliches Vertheuern des Webermaterials (des Garns) die Spinnereien noch rascher vermehrt und dabei den

Absatz der wenigstens fürs Inland vertheuerten Weberwaaren vermindert. Fragt man also den Spinnereiunternehmer, ob ihm eine Erhöhung des Garnzolls auf ausländische Garne Noth thue, so wird er sagen: Ja; fragt man den Weber, ob er eine solche ertragen könne, so wird er Nein antworten. Diese Antwort ergiebt sich also, selbst ohne jene Frage, aus der Sache selbst. Folgt man dem sachverständigen Spinner, so wird man das eigene Interesse für sich sprechen lassen; folgt man dem Weber, so wird man die Klagen der Spinner hervorrufen.

Wer soll nun entscheiden? Es entscheiden hier allein Grundsätze der Staatswirthschaft, gesunde Grundsätze, erprobte Maximen, wie wir sie im Zollvereine vorliegen haben, es entscheiden allein Thatsachen, wie wir sie aus dem Fortgange der Industriezweige lernen, ob sie nämlich für die Nation natürliche, vortheilhafte, nicht kostspielige und unnatürliche sind. Wenn man also im Promemoria liest, daß die Motive zum Antrage die Industriellen, wie sie vor einiger Zeit vom Handels-Amte einberufen wurden, nämlich große Fabricanten und Besitzer von Spinnereien und Webereien, Druckereien, Färbereien u. s. w., als die Sachverständigen für das betreffende Problem bezeichnen, so wird man zu der Frage veranlaßt, ob denn die practischen Berufsverpflichtungen der Spinner, Weber, Färber, Drucker u. s. w. ihnen ein näheres Verständniß staatswirthschaftlicher Verhältnisse, welche das gesammte Volk und die gesammte Industrie berühren, geben? mithin, ob diese Spinner und Weber auch da als Sachverständige gelten können, wo es sich gar nicht um die technische Ausübung ihrer Gewerbe, also nicht um diejenige Sache handelt, die sie besser als andere verstehen? Wenn geforscht würde, wie am Besten und Billigsten gesponnen, gewebt und gefärbt werden könnte, dann wären practische Spinner, Weber u. s. w. vorzugsweise die Sachverständigen. Handelt es sich aber darum, zu entscheiden, ob man durch legislativen Zwang Capital und Arbeit künstlich aus einem Gewerbe heraus und in ein anderes Gewerbe hinein, Geld aus der Tasche der Consumenten in die Tasche der Producenten leiten solle, so muß man augenblicklich zugeben, daß dies lauter Sachen sind, über welche man nicht bei Spinnern, Webern, Färbern als solchen ein Verständniß vorzugsweise zu suchen hat. Jeder

wird sein Gewerbe als das zu begünstigende ausgeben; der Kaufmann allein etwa wird den Absatz im Großen und Ganzen überschlagen können. Die Industriellen können sachverständigen Rath ertheilen für die zweckmäßige Einrichtung einer Spinnerei, Weberei oder Druckerei, nicht aber über die heilsamste Normirung eines Tarifs; sie sind Sachverständige in der Industrie, nicht aber in Steuersachen; da repräsentiren sie immer nur einseitige Interessen; Jedem das Seinige, da sind sie Partei. Werthvolle Auskunft können sie geben über Anzahl und Lage, Zu- oder Abnahme der Beschäftigten, die Höhe des Arbeitslohnes, Betrag und Bestandtheile der Erzeugungskosten u. s. w. Sobald sie aber über den statistischen Nachweis hinausgehen und staatswirthschaftliche Vorschläge machen, die natürliche Richtung der Industrie und der Capitalien stören wollen, verlassen sie das Feld ihrer Sachverständigkeit. Beim Durchlesen der Berathungen der Industriellen über staatswirthschaftliche Maaßregeln ist nichts auffallender, als das oberflächliche Behandeln und schnelle Verlassen aller technischen Materien und das kühne Theoretisiren über die weitgreifendsten Beziehungen socialer, finanzieller, nationaler und sogar diplomatischer Fragen. Die gesuchte Erledigung der Tarif-Frage dürfte gerade deshalb bisher verfehlt worden sein, weil man den Industriellen längst gestattet, eine besondere Autorität für ihre Ansichten da zu beanspruchen, wo sie Sachen behandeln, zu denen sie nur durch persönliches Interesse und mithin möglicherweise durch ein Vorurtheil in besonderer Beziehung stehen.

3) Der Fürst Lichnowsky fühlt sich gedrungen, in einer langen Rede zum Beweise des Schutzzolles, des Schutzzolles nach allen Seiten, von vorne herein alle Ziffern des Finanzministers zu perhorresciren, jedoch nur so weit, als er ihm nicht folgen konnte; so weit aber als sie ihm dienen sollen für die Leinen- und Tuchfabrication, beansprucht er reichlichen Gebrauch seiner Ziffern. Alle Zahlen aber, die er in Bezug auf die Leinenindustrie anführt, stehen in gar keinem Bezuge auf die vorliegende Schutzzoll-Frage. Unsere Leinenausfuhr hat sich vermindert, der Absatz auf ausländischen Märkten ist von einer Mehrausfuhr von 108,080 Centnern im Jahre 1834 auf 57,820 Centner im Jahre 1845 herabgegangen. Diese Thatsache steht fest. Kann man aber auf irgend begreifliche Weise durch einen Schutzzoll ausländische Märkte er-

schließen? Heißt es nicht gegen den wahren Sinn der Sache sprechen, für die Ausfuhr einer Waare einen Schutzzoll beanspruchen? Keinerlei Concurrenz fremder Leinenwaaren hat auf unserem inländischen Markte der Leinenindustrie geschadet; die 1,317 Centner gebleichter, gefärbter, gedruckter Leinwand, Zwillich und Drillich, die in das ganze Zollvereins-Gebiet während 1843 bis 1845 jährlich eingeführt worden, stehen einer Ausfuhr von immer noch 59,137 Centnern als *nichtssagend* gegenüber. Fast ohne *alle* Concurrenz fremder Leinen ist also diese Industrie gesunken. Muß man nicht den Grund ihres Sinkens in anderen Ursachen, als in der ausländischen Concurrenz im Inlande suchen? Diese Thatsache, die in hundert und abermal hundert Schriften auseinandergesetzt ist, ist dem Herrn *Fürsten* unbekannt geblieben, und er schrieb das Sinken der Leinenindustrie auf den mangelnden Schutzzoll! Höchst auffallend muß es hiernach erscheinen, wenn fast wörtlich ein anderer hochverehrter Redner der Herren-Curie, der ehemalige Minister des Innern, in die Behauptung einstimmt: „Hätte man der Leinenindustrie denselben Schutz angedeihen lassen, wie der Tuchfabrication, so würde sie jetzt, wenn auch nicht eben so brillante, so doch wenigstens befriedigende Resultate ergeben.“ Beiden Vertheidigern dieser Industriezweige scheint es demnach nicht recht bekannt zu sein, wie *unsere* Tuchfabrication sich erst seit der Periode, wo das alte Verbotsystem, das Verbot der Einfuhr ausländischen Tuches und die sehr hohe Belastung des französischen, englischen und holländischen Tuches aufgehoben und mit dem Zollsatze von 30 Thlrn. ersetzt wurde, wo ferner das Verbot der Wollausfuhr aufgehoben und dieses mit einem mäßigen Zolle vertauscht wurde, d. h. also seit dem Übergange in das freiere Princip des Zollvereins oder seit dem Tarife von 1818 dermaßen gehoben hat, daß Preußen allein alsbald in den Jahren 1822 bis 1824 mehr Wollenwaaren ausführte, als gegenwärtig der ganze Zollverein ausführt. Die gänzliche Unbekanntschaft mit der Thatsache, daß unsere besten und größten Wollen- und Tuchmanufacturen in den Rheinlanden ohne allen Schutzzoll schon lange vor dem Zollverein entstanden und ausgebildet sind, geht ebenfalls aus dem Gesagten hervor; anstatt aber bei diesen *beiden* Manufacturen, was *Noth thäte*, auf fernere Entwickelung der *Handelsverhältnisse* und Absatzbezie-

hungen zum Auslande zu bringen, sucht man sich vielmehr auf dem Terrain des Schutzzolles, der nichts helfen würde, zu befestigen.

Es ist über den Rückgang der Leinenindustrie so viel Treffliches geschrieben und gesprochen worden, daß es nicht möglich ist, darüber noch viel Neues hervorzubringen. Die Stimmen derjenigen, die sich mit dieser Frage im Einzelnen beschäftigt haben, derjenigen, die sich aus Mitgefühl für die Noth der Leinenarbeiter in Schlesien damit beschäftigt haben (vergl. besonders Schneer, über die Noth der Leinenarbeiter in Schlesien und die Mittel, ihr abzuhelfen u. s. w., unter Benutzung amtlicher Quellen, Berlin 1844), haben sich ohne Ausnahme dahin geeinigt, daß durch einen Schutzzoll gegen die Einfuhr von Leinengarn und fertiger Leinwand aller Art dieser Industrie oder den Arbeitern, die darin beschäftigt sind, am Allerwenigsten zu nützen ist, und sie berufen sich dafür auf folgende Gründe, die das Gewicht von Thatsachen haben.

Der Rückgang der deutschen Leinenindustrie von der Stufe, auf welche sie sich schon früher und besonders seit dem Tarif von 1818 in Preußen erhoben hatte, ist nicht durch die Mehreinfuhr von Leinenwaaren des Auslandes bewirkt worden. Es hat sich keinerlei überwältigende Concurrenz, keinerlei nur irgend der Rede werthe Concurrenz des Auslandes auf dem inländischen Markte gezeigt; vielmehr entspringt die gegenwärtige Noth der Weber aus der Abnahme der Leinenausfuhr, also aus der Abnahme des Absatzes im Auslande oder auf dritten Märkten. Diese Abnahme des Absatzes liegt theils in der Natur der Dinge, in Ursachen, auf die keine Einwirkung möglich ist, theils in solchen Gründen, bei welchen nur allein die Art der Technik der Arbeiter betheiligt ist.

Die erste und wichtigste Ursache des Rückganges ist die Ausbreitung der Baumwollen-Industrie oder die Ausdehnung des Gebrauchs von baumwollener Wäsche und baumwollenen Zeugen in der ganzen Welt an der Stelle der früheren Leinenzeuge. Wenn auch in den heißesten Gegenden der Welt (in Mexiko, Cuba, Mittelamerika) noch immer viel Leinwand verbraucht wird, so reicht dieser Verbrauch doch nicht hin, um den alten Stand der Ausfuhren von Leinwand zu erhalten. Man bedenke nur, wie selbst bei uns im gemäßigten Clima die

alten gefärbten und bedruckten Kleidungsstücke von Leinen aller Art immer mehr verschwinden, die früher von unseren Landleuten fast allgemein getragen wurden.

Eine Abnahme der Ausfuhren hat allerdings stattgefunden, aber nicht nur in Deutschland, sondern auch in Großbritannien. Die britische Ausfuhr, deren Werth noch war 1850 = 3,292,000 Lstr., war 1844 = 2,703,000 Lstr.

Wie viel die künstliche, durch hohe Schutzzölle hervorgerufene Ausdehnung der Baumwollen-Manufactur im deutschen Zollverein zur Bedrängniß der Leinweberei beigetragen hat, läßt sich nicht in Zahlen berechnen; die Thatsache ist aber außer allem Zweifel, daß der Schutzzoll gegen die Einfuhr baumwollener Gewebe zum Schaden der Leinweberei die Ausdehnung der Baumwollen-Industrie und die Störung des natürlichen Gleichgewichts beider ebenfalls vermehrt hat; man hätte daher schon längst diesen hohen Schutzzoll verhältnißmäßig zum Leinenzoll erniedrigen sollen.

Ein anderer Grund der Abnahme der Ausfuhr an Leinenwaaren aus dem deutschen Zollverein liegt darin, daß uns Großbritannien in der Anlegung von Flachs-Maschinenspinnereien schon seit längerer Zeit vollkommen überflügelt hat. Man nimmt an, daß Großbritannien nahe zu 500 solcher mechanischer Spinnereien (vorzüglich in Schottland und Irland) in Thätigkeit hat, mit circa 1,700,000 Spindeln, bei einer Garnausfuhr im Jahre 1815 von 21,500,000 Pfd. zum Werthe von 1,500,000 Lstr., wovon jedoch nur ein sehr geringer Theil in den Zollverein eingeführt wird. Maschinengarn und Handgarn sind übrigens zwei verschiedene Producte, zu sehr verschiedenen Geweben tauglich; und wenn es auch richtig ist, daß zu der schlechteren und loseren Leinwand für den gewöhnlichsten Verbrauch das erstere allgemein verwendet werden kann, als dies bei uns geschieht, so ist dagegen das Handgarn immer noch die gute Basis der guten Weberei und wird es auch bleiben, soweit dieselbe nicht blos für den Absatz auf ausländischen Märkten arbeitet.

Bei der Schutzzoll-Frage in Bezug auf ausländische Garne bieten sich nun zwei Rücksichten vorherrschend dar. Allerdings wäre es wünschenswerth, daß auch unsere Industrie an dem Absatze auf ausländischen

Märkten, namentlich auf denen Mittel- und Südamerika's, wie Spaniens und Portugals den gleichen Antheil wieder erhielte, den sie früher gehabt, und den nun die Engländer sich errungen haben; aber weshalb haben diejenigen, welche ihre Capitalien und ihren Unternehmungsgeist der Maschinenspinnerei zuwenden wollen, darauf nicht schon längst gedacht, als es noch an der Zeit war? Warum haben sie nicht, als die Engländer ihre Anlagen begannen, die gehörige Kenntniß davon genommen, entweder allein ihnen nachgeahmt oder Gesellschaften gebildet, die mit vereinter Kraft dies thaten?

Hinterher erst bestreben sie sich, die Hülfe der Regierungen zu erlangen auf Kosten der inländischen Leinenweber, und verlangen Schutzzölle gegen ausländisches Garn. Seit 18 Jahren wäre es an der Zeit gewesen, den nothwendigen Übergang der armen Handspinner, nicht aller (dies wäre nicht einmal zweckmäßig), sondern derer, die zum festen und feinen Handgespinnst untauglich waren oder sich schlecht ernährten, zur Maschinenspinnerei vorzubereiten. So wie die Sache aber jetzt steht, nachdem der Markt theilweise verloren ist, kommt es auf die Rücksichten für die bestehenden Industriezweige zunächst an, auf die Handspinner und Leinenweber, nämlich darauf, was diese bei einem erhöhten Schutzzolle verlieren. Unser Garn ist Handgespinnst, unsere Leinwand ist Gewebe von Handwebern, die beide zum größten Theile aus der Nebenbeschäftigung der Landleute hervorgehen. Achtmal so viel Stühle in dieser Weberei Preußens gehen noch immer auf Nebenbeschäftigung als auf fortlaufende, besonders in den östlichen Provinzen. Unser Garn reicht nur für den auswärtigen Handel mit Leinwand nicht ganz aus, für den inländischen Verbrauch ist es überflüssig vorhanden. Durch den Schutzzoll gegen ausländisches Garn wird man allerdings die Maschinenspinnerei bei uns vermehren, aber zugleich eine raschere und größere Bedrängniß sowohl der Handspinner als der Weber herbeiführen. Denn je rascher es gelingt, recht viel Maschinengarn zur inländischen Concurrenz zu bringen, desto schlimmer muß die Lage der Handspinner werden; und je höher der Preis des Maschinengarns anfangs steigt, desto schlimmer muß die Lage der Leinenweber werden, die auch für den ausländischen Absatz arbeiten.

Wer giebt nun dem Staate das Recht, anstatt die natürliche Ent-

wickelung der Industrie abzuwarten und so Niemandem Unrecht zu thun, auf Kosten Mehrerer den Vortheil Einzelner zu begünstigen?

Es zeigt sich überdem nach den besten statistischen Schätzungen, die für diese Industrie des Zollvereins neuerdings angestellt sind (von Sachsen aus in Müllers statist. Jahrbuch für 1846, S. 89 ff.), daß das Rohmaterial für die Leinenindustrie noch immer nicht in hinreichender Quantität im Inlande erzeugt wird. Im Durchschnitt auf die 4 Jahre 18$\frac{41}{44}$ fand noch immer eine starke Mehreinfuhr als Ausfuhr an Flachs, Werg und Hanf in den Zollverein statt, von 71,619 Centnern; es zeigt sich, daß eine Mehreinfuhr von 35,309 Centnern an rohem Leinengarn und von 8,188 Centnern an gebleichtem und gefärbtem Leinengarn im Durchschnitt der Jahre 18$\frac{43}{45}$ stattfand. Man kann aber dieses ganze Quantum der Mehreinfuhr an ausländischem Garn höchstens auf 4—5 Procent des gesammten Garnverbrauchs für die inländische Leinenmanufactur annehmen.

Muß es nicht als eine ungerechtfertigte Forderung erscheinen, wenn man bei solcher Sachlage, um $\frac{8}{100}$ abzuwehren, $\frac{24}{100}$ beschwert *und benachtheiligt*?

4) Um näher in die Sache selbst einzugehen, mag hier noch auf eine Berechnung und die daraus gezogenen Schlußfolgerungen des Grafen v. Arnim hingewiesen werden. Derselbe sagte wörtlich: „Man hat, als England die Einfuhr der Baumwolle um etwa 1 Thlr. 10 Sgr. pro Centner erleichterte, geglaubt, es genüge, wenn man die Einfuhr der englischen Baumwollen-Fabricate um dieselbe Summe pro Centner erschwerte.“ Das scheint dem Herrn Redner allerdings, ganz abgesehen von der Erfahrung, keine genügende Maaßregel sein zu können. Dann fährt er fort: „wenn jeder englische Baumwollen-Fabricant künftig alle seine Baumwollen-Fabricate, Gespinnste u. s. w. um so viel wohlfeiler liefern kann, als die Abänderung oder Aufhebung des Baumwollen-Zolls für ihn beträgt, so kann er ja künftig seine Fabricate in Preußen viel wohlfeiler absetzen, als die Differenz von 1 Thlr. 10 Sgr. preußischen Eingangszolls beträgt.“

Die Beweisführung dafür dürfte dem Redner jedoch sehr schwer, wir möchten sagen, unmöglich werden, wenn der Fabricant nicht an-

ders geneigt wäre, den preußischen Käufern ein don gratuit, ein Geschenk zu machen.

„Ja!“ ruft der Herr Graf weiter aus, „wenn er das, wovon er in England den Centner um 1 Thlr. 10 Sgr. wohlfeiler producirt, nur in Preußen absetzen könnte, dann wäre die Sache ausgeglichen. Er führt aber in die ganze Welt seine Fabricate um so viel wohlfeiler aus, als die Abänderung des Baumwollen-Zolls in England beträgt, und unsere Repressalien, wenn ich so sagen soll, empfindet er kaum; er kann also von dem Augenblick an in einem viel höheren Maaße mit unsern hiesigen Fabricanten concurriren, er kann, wenn er um 1 Thlr. 10 Sgr. wohlfeiler producirt, in Preußen noch viel wohlfeiler verkaufen (?), weil ihm der Antheil von 1 Thlr. 10 Sgr. pro Centner auf dem ganzen Weltmarkte zu Theil wird, wo nicht überall ähnliche Maaßregeln getroffen werden können.“

Offenbar liegt hier eine Verwechselung einiger ganz entgegengesetzter Begriffe vor. Wenn der Eingangszoll auf rohe Baumwolle für den englischen Fabricanten von 1 Thlr. 10 Sgr. aufgehoben wird, so ist dies nichts weiter, als die Entfernung einer Belästigung des inländischen englischen oder ausländischen Consumenten, der diese Baumwolle in fertigen Waaren verbraucht. Der englische Weber ebensowohl wie der preußische konnte nun das englische Garn um 1 Thlr. 10 Sgr. Zoll wohlfeiler erhalten. Erhöht Preußen zum Schutze für seine Spinner den Zoll um den gleichen Betrag, so mag der englische Fabricant sein Geschäft auf dem übrigen Weltmarkte noch so weit ausdehnen, in Preußen hat die englische Waare immer 1 Thlr. 10 Sgr. mehr zu bezahlen; hier hat also der Engländer den Vortheil nicht, der ihm auf dem ganzen übrigen Weltmarkte zu Theil wird, nach des Herrn Grafen Ansicht. Der englische Fabricant kann daher nur dann in stärkerem Grade auf unserem Markte concurriren, wenn er seine Waaren für Preußen zu wohlfeileren Preisen abläßt als für die übrigen Länder der Welt. Die Voraussetzung des Herrn Grafen beruht also darauf, daß der englische Fabricant fortlaufende Geschenke an die preußische Nation machen werde, um das Vergnügen der inländischen Concurrenz zu genießen. Man frage unsere Kaufleute, die Baumwollen-Waaren aller Art von England beziehen, ob sie von dort als Preußen mit wohlfeileren Preisen

berücksichtigt werden, als andere Nationen, oder ob sich Handel und Absatz nicht im Großen nach den Preisen der Waare machen, wie sie in den Verzeichnissen der Commissionshäuser ihnen wöchentlich zugeschickt werden.

Es ist überdies keine richtige staatswirthschaftliche Maxime, es als einen Grund von Repressalien (!!) anzusehen, wenn andere Völker auf dieselbe Weise ihre Fabrication erleichtern und wohlfeiler machen, wie wir dies im Zollverein schon längst gethan haben. Sollte wohl da, wo solche Ansichten sich zeigen, daß dann, wenn ein dritter Staat vernünftigere Grundsätze in seinem Steuersystem durchführt, die andern Staaten sich zu Repressalien verbinden müßten, von practischer Erörterung der wichtigsten Fragen die Rede sein?

5) Rückzölle sind aus mehreren Gründen zu verwerfen, in sofern sie nicht bei Gegenständen eintreten, auf denen im Inlande ein Finanzzoll ruht. Denn wollte man in diesem Falle den Rückzoll versagen, so würde man den Fabricanten in seinen Beziehungen zum Auslande benachtheiligen, indem er mit dem unter günstigeren Verhältnissen producirenden Ausländer nicht überall würde concurriren können. Außerdem aber, sobald ein Zoll ausdrücklich als Schutzzoll anerkannt ist, sind Rückzölle eine Ungerechtigkeit gegen die Steuer zahlende Nation. Diese nämlich oder das Inland soll in seinen Ganzfabricaten, die es verbraucht, die höheren Preise des durch den Schutz gesteigerten inländischen und des durch den bezahlten Zoll gesteigerten ausländischen Halbfabricates entrichten, das Ausland aber soll die um den Rückzoll wohlfeileren Ganzfabricate erhalten. Man verlangt einen Schutzzoll gegen ausländische Garne von 5 Thlrn., damit die inländischen Garne um 5 Thlr. gesteigert werden können. Um den exportirenden Weber zu entschädigen, der die ausländischen Garne dennoch beziehen muß, will man ihm den Rückzoll von 5 Thlrn. zuwenden und so eine Ausgleichung schaffen. Die Folge ist, daß der für das Inland allein arbeitende Weber die 5 Thlr. mehr für die Garne geben muß, daß der Consument diese verliert, die der Spinner gewinnt, daß der Weber aber angewiesen wird, für das Ausland zu arbeiten, in welchem Falle allein er den Rückzoll erhält.

Somit bringt jedes consequente Schutzzoll-System die Ungerech-

tigkeit mit sich, daß der Inländer besteuert wird, damit der Ausländer bessere und wohlfeilere Waaren erhalte.

Die Regierungen, welche ohne gehörige Prüfung sich solchen eigennützigen Anforderungen hingeben, können sich dieser Consequenz nicht entziehen. Frankreich hat bereits seine Rückzölle und Ausfuhrprämien zu ungeheuren Summen steigern müssen, weil die dortige Regierung seit dem Jahre 1814 dies Princip des Schutzes consequent aufnahm. Nebenius, in seinem berühmten Werke über den deutschen Zollverein, S. 22., führt mit Recht gegen das Schutzzoll- und Rückzoll-System diesen Umstand näher mit folgenden Worten an:

„Die Prämien und Rückvergütungen stiegen in Frankreich vom Jahre 1817 — 1830 unter dem Wechsel der Gesetzgebung von 86,590 bis 14,427,426 Frs. Im Jahre 1831 betrugen sie schon 16,308,470 Frs.; im Jahre 1832 schon 23,955,638 Frs. Im Jahre 1844 wurden für einen einzigen Industriezweig über 4,000,009 Frs. Ausfuhrprämien gezahlt."

Man entnehme hieraus, wie die Wirkung eines solchen Grundsatzes sein muß, ob nicht dadurch der Abweg geradezu vorgezeichnet wird, eine Industrie hervorzurufen, die nicht für die Bedürfnisse des Inlandes producirt, sondern dieses belästigt, damit das Ausland wohlfeiler versorgt werden kann. Je höher der Schutzzoll, desto höher der Rückzoll. So tritt es ein, daß der inländische Consument und der Producent von Halbfabricaten besteuert werden zu Gunsten der Production für das Ausland; einmal müssen sie die durch den Schutzzoll auf Halbfabricate gesteigerten Preise des Inlandes bezahlen, und dann werden die Preise des Inlandes gesteigert, weil man für das Ausland vortheilhafter oder doch wohlfeiler produciren kann. Immer aber ist die Industrie, welche für das Inland allein die vertheuerten Stoffe verbraucht, in überwiegendem Nachtheil.

So lehren die Vertheidiger die Schutzzölle, die wichtigste Aufgabe der Staatswirthschaft sei es, dahin zu gelangen, das Ausland wohlfeiler zu versorgen, als das Inland.

Das System der Schutzzölle besteht nun in Preußen seit mehr als 23 Jahren; das System der Verbote bestand vor ihm über ein halbes Jahrhundert — gewiß eine genügende Zeit, um diejenige Production, die

auf diesem Wege befördert werden kann, hervorzurufen und zu erproben. Das System der geschärften und erhöhten Schutzzölle besteht im deutschen Zollverein über 15 Jahre. Hat es seinen Zweck erreicht oder nicht?

Hat es ihn erreicht, so ist auch zur allmäligen Abschaffung desselben, d. h. zum vollkommneren Freihandelsprincip überzugehen, wenigstens den Zeitraum zu fixiren, in welchem bei jedem bestimmten Gewerbe die Schutzzölle fallen sollen. Dies ist nothwendig, um den Zweck zu erreichen, den das Gesetz von 1818 erklärtermaaßen vorschreibt.

Nur die Zweckerfüllung desjenigen, was man sich vorgesetzt hat, ist Princip einer auf freie Bewegung gegründeten Handelspolitik.

Beilage 1.

Durch Erhöhung der Eingangszölle von gewebten Waaren kann man auch nicht der Industrie der Weber, Färber und Drucker einen größeren Aufschwung geben; denn unter den jetzigen Zollsätzen kommen nur so geringe Quantitäten ausländischer Weberwaaren auf die Zollvereinsmärkte, daß von einem Concurriren daheim nicht die Rede sein kann. Eine Einfuhr von Baumwollen-Waaren von 9669 Centnern, und an gebleichter Leinwand von 2184 Centnern ist gar nicht in Betracht zu ziehen. Die Einfuhr von Wollenwaaren war allerdings im Jahre 1845 bis auf 36,131 Centner, aber gleichzeitig auch die Ausfuhr bis auf 76,102 Centner gestiegen. In Seidenwaaren ergab sich im Jahre 1845 für den Zollverein eine Einfuhr von 2674 Centnern gegen eine Ausfuhr von 6252 Centnern; in halbseidenen Waaren im Jahre 1843 bis 1845 eine Einfuhr von 2821 Centnern gegen eine Ausfuhr von 4409 Centnern. Industrien, welche, wie die Zeugfabricationen im Zollvereine, nicht nur den ganzen einheimischen Absatz inne haben, sondern auch für die Versorgung des Auslandes arbeiten, lassen sich durch noch so hohe Eingangszölle gar nicht mehr heben, denn es handelt sich nicht darum, fremde Zeuge vom inländischen Markte zu entfernen, sondern mehr inländische Zeuge auf fremden Märkten abzusetzen, insofern die gedachte Industrie sich ausdehnen soll; — es handelt sich nicht darum, die fremde Concurrenz daheim abzuwehren, son-

dern sie im Ausland siegreich zu bestehen; — weit entfernt, sie scheuen und meiden zu dürfen, müßte man sie aufsuchen, ihr trotzen, sie durch den steten Wetteifer mit ihr zu erhöhter Anstrengung anspornen lassen. Aber den Kampf muß man auch, durch Gewährung möglichst guter und wohlfeiler Materialien, thunlichst erleichtern. Aus dieser Rücksicht ist die Besteuerung des Garns eine nicht zu rechtfertigende Maaßregel. Das angeführte Promemoria spricht dies auch in einem Satze aus, welcher um so beachtenswerther ist, als er den schlagendsten Beweisgrund gegen den ganzen Zweck der Petition liefert; — es heißt nämlich:

„So lange die wenigen im Lande befindlichen Spinnereien den Bedarf der Fabrication nicht decken können, ist das fremde Garn als Rohmaterial zu betrachten; es geht aber gegen die Grundsätze einer gesunden National-Oeconomie, dieses zu besteuern und dadurch den Ausfuhrhandel zu beschweren.“

Dieser Satz enthält eine eben so einleuchtende, als große Wahrheit, die aber mit unnöthigen Beschränkungen ausgesprochen wird. Alles Garn ist nämlich für die Weberei, unter allen Umständen, das Rohmaterial; und es geht besonders gegen eine gesunde National-Oeconomie, durch Vertheuerung desselben den inländischen Absatz zu erschweren, welcher siebenmal wichtiger als der Ausfuhrhandel ist. Wenn auf die Gewährung eines Rückzolls so heftig gedrungen wird, um die nachtheilige Wirkung des Garnzolls beim Absatz ins Ausland wieder zu neutralisiren, sollte man nicht um so mehr auf eine ähnliche Erleichterung für den inländischen Absatz dringen, wo die Vertheuerung des Materials ihren Nachtheil über eine siebenmal größere Waarenmasse äußert? Die Hülfe, welche der Rückzoll dem Ausfuhrhandel gewährt, kann nur durch Abschaffung des Zolls dem einheimischen Absatz geschafft werden. — Gesetzt aber, es würde das Garn, wie verlangt, mit 5 Thlrn. für den Centner besteuert und um eben so viel einstweilen vertheuert: die Weber im Zollvereine verbrauchen jährlich für den inländischen Zeugbedarf über 800,000 Centner Baumwollen-Garn; so müßten sie dies Material um 4,000,000 Thlr. theurer bezahlen, also mit ihren Preisen verhältnißmäßig aufschlagen. Aber bei erhöhten Preisen würden sie weniger Waarenstücke los werden als jetzt. Es zeigt sich auch erfahrungsmäßig, daß der Absatz in noch stärkerem Maaße abnimmt,

als in welchem der Preis gesteigert worden ist, so daß man bei Vertheuerung einer Waare den Gesammterlös von derselben einschrumpfen sieht. Die Weber würden also einige Millionen Thaler mehr Kosten und dabei wohl auch einen geringeren Erlös als jetzt haben, so daß die Einschränkung ihres Erwerbes viel mehr als vier Millionen Thaler betragen, und das Brodloswerden von Tausenden von Weberfamilien zur Folge haben müßte.

Der Vorschlag wegen Erhöhung des Garnzolls muß augenscheinlich etwas ganz anders als die Linderung der Arbeiternoth zum Zwecke haben. Die Maaßregel geht direct gegen alle humane Berücksichtigung der allerzahlreichsten Classen industrieller Arbeiter. Sie wäre aber nicht nur unstaatswirthschaftlich und inhuman, sondern auch ungerecht. Denn es fragt sich, woher man das Recht habe, Tausenden von fleißigen Webern das Brod zu nehmen, damit einige große Maschinenspinnereien entstehen, — woher man überhaupt das Recht habe, Maaßregeln zu ergreifen, welche dem Einen auf Kosten eines Andern Gewinn zuweisen. Daß aber die agitirten Operationen mit den Garnzöllen dem Einen Schaden bringen sollen, um dem Andern zu nützen, ist nicht nur aus der Natur der Sache augenfällig, sondern es wird dies sogar von den Befürwortern mit dürren Worten ausgesprochen; denn im Referate der Abtheilung der Herren-Curie wird Unzufriedenheit mit den zuletzt bewilligten Erhöhungen der Garnzölle deshalb geäußert, weil sie

„den Webern, Druckern und Färbern schädeten, ohne den Spinnereien genügend zu nützen."

Die jetzt agitirte weitere Erhöhung der Garnzölle bis auf 5 Thlr. würde den Spinnereien allerdings einen großen Nutzen bringen: ob er groß genug sein würde, um der Begehrungsfähigkeit derselben zu genügen, ist die Frage, — und noch mehr ist es die Frage, ob er groß genug sein würde, um das öffentliche Gerechtigkeitsgefühl zu bestechen, und allen denjenigen den Mund zu schließen, welche dagegen im Namen der kaltblütig geopferten Weberfamilien reclamiren dürften. Wenn vielverbreitetes Elend die Bande der Ordnung lockert, so kann man gewöhnlich den Ursprung des Übels in gewaltsamer Einmischung in den Gang der Industrie finden.

Beilage 2.

Man behauptet, daß zum Transport der rohen Baumwolle nach dem Zollverein, wenn der Zollverein erst mit wer weiß wie vielen Spinnereien beglückt wäre, 600 Schiffsladungen befrachtet werden könnten, und hierdurch würde also eine bedeutend erhöhte Thätigkeit und Ausdehnung unserer Rhederei in Aussicht stehen. Abgesehen davon, daß die zu diesem Dienste nöthigen Schiffe nicht leer nach den transatlantischen Ursprungsländern segeln könnten, sondern daß sie eine Hinfracht entnehmen müßten, über deren Beschaffenheit weislich geschwiegen ist, also abgesehen hiervon wollen wir einmal übersichtlich berechnen, auf welche Quantität jene 600 Schiffsladungen sich gründen.

Wir nehmen Schiffe von 200 Last à 4000 Pfund an (was freilich ein etwas hoher Durchschnittsinhalt ist); dies ergiebt 800,000 Pfund per Schiff, und 600mal genommen die enorme Summe von 480,000,000 Pfund, sage 480 Millionen Pfund! also so viel rohe Baumwolle soll nach erlangtem Schutz im Zollverein versponnen werden. Die Einfuhr von Baumwolle in England betrug in den Jahren

1835	circa	364	Millionen	Pfund,
1836	=	407	=	=
1837	=	407	=	=
1838	=	508	=	=
1839	=	390	=	=
1840	=	592	=	=
1841	=	488	=	=
1842	=	532	=	=
1843	=	673	=	=
1844	=	646	=	=

Von diesen Quantitäten kamen etwa fünf Sechstel aus den vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Baumwollenernte der vereinigten Staaten (welche bekanntlich das bei weitem bedeutendste Quantum dieses Artikels auf der ganzen Erde erzeugen) kann jetzt auf 800 bis 900 Millionen Pfund angeschlagen werden. Der Zollverein würde also in eine solche Concurrenz mit England treten, die nichts weniger beabsichtigt, als diesem in der Spinnerei auf

der größten Höhe stehenden Lande, dessen natürliche Vortheile*) nun und nimmermehr von uns errungen und besiegt werden können, fast seinen ganzen Spinnereibetrieb zu entreißen und an sich zu ziehen.

Beilage 3.

(Der folgende Aufsatz aus No. 28 (v. J.) des Journals des österreichischen Lloyd schildert mit solcher Lebendigkeit die Folgen der geschraubten Industrie, daß wir uns nicht enthalten konnten, denselben der vorliegenden Denkschrift beizufügen).

Österreichs Seehandel und Industrie, gegenüber der sogenannten Handelsbilanz.

Triest, 15. Februar.

Dem Verfasser des Aufsatzes: „Handelsfreiheit und Zollschutz" in No. 24 unseres Blattes sind wir noch eine Antwort schuldig, und wollen sie ihm nicht lange vorenthalten. Seite 94 Spalte 2 ist er begierig zu wissen, welche Mittel zum größeren Gedeihen der materiellen Wohlfahrt Österreichs, den von ihm proponirten gegenüber, Triest vorschlagen werde, „welchen schöneren, edleren, nützlichern, größern und Österreich angemessenern Standpunkt es einnehmen zu können glaubt," als den, welchen er ihm zuzuweisen für gut findet. Wir haben schon gesehen, was er vorschlägt. —

1. Schutz, 2. Schutz, und 3. wieder Schutz, und welchen Begriff er sich von dem macht, was wir, ihm nachhelfend, die materielle Wohlfahrt des Vaterlandes genannt haben. Das Abgeschmackte des affectirten „Abscheues, wo nicht Ekels, vor dem Gedanken, Österreich könnte durch Übermacht fremder Industrie dereinst zu einem Spanien oder Portugal, Triest zu einem Gibraltar der fremden Interessen erniedrigt werden," haben wir bereits im ersten Theile dieses Aufsatzes (No. 21) erkannt. Hier müssen wir noch eine andere Seite dieses sonderbaren Passus hervorheben, welcher mit der sonst an den Tag gelegten Besonnenheit des Verfassers sehr unerfreulich contrastirt. — Welche maaßlose Selbstüberschätzung und Verblendung gehört zu der Aufstel-

*) Maritime Lage, billige Gebäude durch Anwendung von Eisen, billiges Eisen und daher auch billige Maschinen, spottbillige Kohlen, d. h. billiger Arbeitslohn, weil der durch Kohlen erzeugte Dampf die Hauptarbeit verrichtet.

lung: Österreich könne durch vermehrte Einfuhr einiger Baumwoll- und anderer Lappen in den Abgrund politischer Ohnmacht gestürzt werden! Als ob die Macht eines Staates auf dem tollen Geschnurre einiger Millionen Spindeln und dem Geklapper einiger Hunderttausende von Powerlooms beruhte.

Welche Anmaßung der Gewerbe, sich ausschließlich Industrie zu nennen, sich als die allein productive Kraft des Staates zu gebehrden und für sich bei der Vertheilung der insgesammt erworbenen Güter unter dem Namen Schutz das beste Theil vorweg zu nehmen. Als ob der Landwirth, der Jäger, der Fischer, der Schiffer, der Kaufmann, der Speculant, der Beamte, der Arzt, der Rechtsanwalt, der Künstler, der Lehrer, der Schriftsteller, der Priester nicht wenigstens eben so productiv wären, wie der Gewerbsmann, als ob die Urproduction nicht mindestens eben so viel Werthe schaffe, wie die Stoffveredelung; als ob ein Wort des Gelehrten, die Idee des Unternehmers, ein Gesetz des Staatsmannes nicht wenigstens eben so edle, wo nicht weit edlere Früchte trage, als der Jahre lange Schweiß des Gewerbsmannes. Wenn nun alle diese, — doch gleich berechtigten, — Staatsbürger Schutz begehrten gegen fremde Urproduction und geistige Thätigkeit, welches Chaos von Privilegien und Monopolien, welcher Krieg Aller gegen Alle würde da hereinbrechen!

Das Verlangen der Gewerbe nach ausschließlichem Schutz ist nichts anders, als ein Product des Materialismus, welcher im vorigen Jahrhundert gleichzeitig mit dem Streben nach persönlicher Freiheit zum Durchbruch kam, und in der crassesten Selbstsucht und Abtrennung des Individuums von der Gemeinschaft, dem Staate, seinen Höhepunkt erreichte. Unsere Zeit scheint nun wieder die Versöhnung dieser divergirenden Elemente zu vermitteln, indem sie in allen civilisirten Staaten Europa's die Freiheit des Individuums anerkennt, aber gleichzeitig das Aufgehen der Individualität in die Gesammtinteressen des Staates fordert, indem sie gegenüber dem einseitigen materiellen Streben nach irdischem Reichthum das im Materialismus indifferent gewordene religiöse Gefühl wieder belebt und die höheren ewigen Güter des Menschen wieder in die erste Reihe seiner Wünsche stellt.

Wir stehen an der Schwelle einer Periode, in der das Schlagwort

der Zeit wieder ein anderes, edleres werden muß, als: „Geld!“ und dasjenige Land, welches am meisten Reichthümer aufgehäuft, welches dem groben Materialismus die zahlreichsten Tempel gebaut — England — muß vor dem Richterstuhle der Weltgeschichte die Aufgabe lösen, wo die Grenze des Industrialismus ist, ob ein endloses Weiterstürmen und Zusammentreffen, eine Spaltung in Reiche und Arme im Plane der Vorsehung liegt, oder ob sie eben nur sagen wollte: Bis hierher und nicht weiter!

Was ist aber die Antwort, welche uns schon jetzt aus den heutigen industriellen Zuständen Englands laut und vernehmlich herüber tönt? Der Mensch meistere die Maschine als Herr der Natur und Wissenschaft, nie aber sinke er selbst zur Maschine herab, nie versündige er sich an dem heiligen Gebot der Bruderliebe.

Man folge dem Schreiber dieses in eine der ersten englischen Maschinenfabriken. Mächtige Dampfmaschinen bewegen die Dreh-, Hobel-, Bohr- und Schneidemaschinen, die riesigen Schleifsteine, die statt Feilen dienen, die Aufzüge, welche den Beschauer mit Blitzesschnelle in alle Stockwerke tragen. Eisenplatten von ungeheuren Dimensionen werden von mächtigen Scheeren und Stangen zerschnitten und durchbohrt wie Papier, gewaltige Krahne verrichten die Dienste des Lastträgers; an den Maschinen stehen kräftige, wohlgenährte Männer, beobachten, regeln, leiten den Gang der Arbeit, corrigiren, setzen zusammen und ertheilen mit ihrer Intelligenz der mechanischen Arbeit die höhere Weihe. Nur ein Gedanke stört den erhebenden Anblick und läßt im Herzen des Menschenfreundes einen wehmüthigen Eindruck zurück. Die ins Kleinste gehende Theilung der Arbeit, durch die allein jenes Wunder der großen Fabrication bewirkt wird, läßt in dem Arbeiter nur eine Fähigkeit und darum eben zur höchsten Vollkommenheit reifen; für alles Andere ist er blind und taub, dem geistig unfreien nützt seine politische Freiheit nichts, Trunk und Ausschweifung müssen seine Langeweile tödten, maschinenmäßig dreht er, schneidet er, klopft er und ahnt sehr wenig oder gar nichts von dem Zusammenhang des Ganzen. Doch wir wollen hier nicht zu weit gehen, die gute Bezahlung und die nicht überspannte Arbeitszeit vergönnt ihm doch manchmal etwas Zeit, außer Arbeiter auch Mensch zu sein, und wenn gleich seine

Erziehung und sociale Stellung sein Familienleben und die Aussicht auf ein kummerfreies Alter noch viel zu wünschen übrig lassen, so bleibt doch ein Streben nach dem Bessern unverkennbar, und die Abhülfe liegt wenigstens im Reiche der practischen Möglichkeit.

Dieser Trost verläßt uns aber, wenn wir eine Baumwollen-Spinnerei und Weberei betreten. Hier ist der Mensch ganz Sclave der Maschine und selbst Maschine. Durch 7 bis 8 Stockwerke übereinander ein und dieselben luftverpesteten Säle, mit ein und denselben dicht an einander gereihten Maschinen, zwischen und unter welchen sich bleiche Kinder, frühreife Mädchen und vorzeitig gealterte Weiber automatisch hin- und herbewegen. Dieses Kind in Lumpen, das wie eine Katze unter dem Spinnwagen hin- und herschießt, jeden Augenblick gewärtig, daß die unerbittlichen Gesetzen folgende Maschine es zermalme, macht hier die ersten Lehrjahre in Schmutz und Staub, unter Fluchworten und Schlägen durch. Jenes runde aufgedunsene Mädchen mit den verbuhlten Augen, hat kaum 12 Jahr überschritten, die andere bleich, welk, hager und abgelebt, zählt noch nicht zwanzig, und jene alten Weiber sind wenig über 30 Jahre alt. Die Männer, Liebhaber, Väter, Brüder dieser Unglücklichen, bilden eben den Kern jener wüstlebenden müssiggängerischen Classe von Proletariern, welche mit von dem wenigen, durch die zarten Hände blutig erworbenen Gelde zehren; sie sind die gefährlichsten Feinde der gesetzlichen Ordnung, dieselben, denen man eine Hauptrolle in einer, wie man meint, nicht zu umgehenden socialen Revolution prophezeiht. Wenn nun frühzeitige Entkräftung, Krankheit oder Arbeitslosigkeit eintritt, dann sieht man an den Ecken der Arbeiterquartiere jene entsetzlichen Gestalten hocken, mit blödsinnig stierenden Augen, entfleischten Händen und ekelhaften Lumpen, Menschen, gegen welche Eskimo's, Buschmänner und Neuholländer als weit vorgerückte Volksstämme erscheinen; dann sieht man in den feuchten Kellergewölben auf Lumpenhaufen nackte Menschenknäuel in fühllosem Stumpfsinne verschmachten; dann ertönt das drohende Hungergeschrei der furchtbar anschwellenden Massen, Weiber werden zu Hyänen u. s. w. Welch entsetzlicher Zustand eines großen Theils der Bevölkerung, wenn in ihr die Familie sich auflöst, das Weib nicht die Gefährtin, sondern die Concurrentin des Mannes ist, wenn unmün-

dige Kinder die Stütze ihrer Eltern werden, wenn die Hälfte der Geburten in Findelhäusern Statt findet, und ein Drittheil der Bevölkerung im Hospitale stirbt*)!

Lächelt nicht, Freunde in Wien, das sind keine Übertreibungen. Der Schreiber dieser Zeilen hat im Monat December 1846, also zur Zeit eines mittelmäßigen Ganges der Fabrication, der obigen Scenen viele — nicht allein in Irland — in Manchester, in Leeds, in Glasgow und Birmingham gesehen; er kann auch die Namen seiner Begleiter, der Stadtviertel, der Straßen, die Zeichen der Häuser angeben, wo er so Schaudererregendes sah; wo sich ihm, dem Bewunderer der Industrie, die Überzeugung aufdrang, England sei auf einem unseligen Abweg gerathen, von dem es nur durch die schleunigste Abstellung seines monopolistischen volkswirthschaftlichen Systems zu heilen ist. Und da seine politischen Institutionen jedes Übel der Gesellschaft alsbald auf die Oberfläche treiben, so hat es auch den Weg zu einem freisinnigen Handelssystem glücklich gefunden und kann darauf nicht mehr stehen bleiben.

Wir aber haben einsehen gelernt, in welch heillose Verwirrung der unvernünftige Götzendienst des Mammon, der plumpe Eingriff in den natürlichen Gang der Dinge, die einseitige Beschützung besonderer Zweige des Staatshaushaltes, ein Volk stürzen könne. Wir dürfen uns auch nicht verhehlen, daß der Continent sehr viel beigetragen hat, jene verderbendrohende Haltung der britischen Gesellschaft herbeizuführen; denn hätten wir durch unsere Prohibitionen die Engländer nicht zur möglichst wohlfeilen Production gezwungen, nimmermehr wäre dort das entsetzliche Attentat auf Leben und Gesundheit ganzer Volksclassen,

*) So in Manchester, dem in Rauch und Nebel versunkenen Utopien des gemüthlosesten Industrialismus, dieser Pestbeule des Erdbodens. 150,000 Mulejennys verrichten hier die Arbeit von 40 Millionen Spinnrädern, 75 Procent der Bevölkerung sind Proletarier, 15,000 Menschen werden jährlich verhaftet, und über 300 Obdachlose werden allnächtlich im Nachtasyl beherbergt. Ein Drittel der Männer und fast die Hälfte der Weiber können ihre Namen nicht schreiben: während die Bevölkerung um das Doppelte steigt, wächst die Zahl der Schnapsläden auf das Vierfache. (Vergl. die Werke von Leon Faucher, Engels, Kohl, Venedey, Buret und die Parlementsacten).

auf unschuldige Kinder und hülflose Weiber verübt worden, nimmermehr wäre von dort herüber die drohende Kunde vom nahen Ausbruch eines europäischen Sclavenkrieges erschollen.

Doch wir haben einmal die Erbschaft unserer Väter, das Schutz-System, und können nun leicht alle Erfahrungen, welche jenen gänzlich abgingen, gegen dasselbe aufstellen. Wir haben die Prohibitionen und Monopolien und können sie nicht unverweilt über Bord werfen; es wurden im Vertrauen auf den Schutz des Staates große Capitalien auf Industriezweige verwendet, die bei dem natürlichen Gange der Dinge nie oder ganz anders entstanden wären; es sind Hunderttausende der Bevölkerung dabei beschäftigt, kurz, die österreichische Industrie, so wenig bedeutend sie an sich ist, hat sich durch ein halbes Jahrhundert, wie jedes Gewordene, historische Berechtigung erworben, die wegzuleugnen Niemandem beifallen wird. Aber in noch höherem Grade haben die Principien der Wissenschaft und die Gebote der Erfahrung das volle Recht, sich geltend zu machen, und ihre Pflicht ist es, den gegenwärtigen abnormen Zustand einem gesunden, naturgemäßen, wenngleich nicht als vollendet anzupreisenden, nach und nach mit Schonung der Rechte jedes Einzelnen, entgegen zu führen.

Beilage 4.

Bestand der preußischen Rhederei.

1805	1102	Schiffe	mit	106,894	Lasten,
1821	674	"	"	69,026	"
1822	661	"	"	67,063	"
1823	629	"	"	63,467	"
1824	602	"	"	59,957	"
1825	576	"	"	58,007	"
1826	589	"	"	64,395	"
1827	623	"	"	70,731	"
1828	631	"	"	72,434	"
1829	630	"	"	73,418	"
1830	643	"	"	75,079	"
1831	662	"	"	76,987	"

1832	665	Schiffe	mit	78,390	Lasten,
1833	646	=	=	76,354	=
1834	616	=	=	72,151	=
1835	617	=	=	72,433	=
1836	591	=	=	70,973	=
1837	604	=	=	73,696	=
1838	617	=	=	78,097	=
1839	683	=	=	88,740	=
1840	727	=	=	96,868	=
1841	725	=	=	96,849	=
1842	785	=	=	105,348	=
1843	799	=	=	108,790	=
1844	790	=	=	106,136	=
1845	768	=	=	104,223	=
1846	757	=	=	102,802	=
1847	913	=	=	113,650	=

Zu 1847 wird bemerkt, daß aus den Küstenfahrzeugen zu den Seeschiffen übernommen sind . . . . 142 Schiffe mit 4,738 Lasten,
aus den Seeschiffen zu den Küstenfahrzeugen . . . . 21 = = 398 =

kommen auf diese calculatorische Manipulation . . . . 121 Schiffe mit 4,340 Lasten,
von der Differenz der Lasten 1847 gegen 1846 zum Betrage von 10,848
bleiben als Vermehrung durch Bau ꝛc. . . . . 6,508 Lasten.

Bemerkung.

Aus der vorstehenden Übersicht ergiebt sich, daß der Bestand der preußischen Rhederei im Jahre 1805 1,102 Schiffe betragen, im Jahre 1847 dagegen nur 913, d. h. 189 weniger, als damals; aber an den Lasten ergiebt sich für das Jahr 1847 ein Überschuß von 6,756 gegen 1805. Will man indessen aus diesen Angaben die richtigen Schlüsse ziehen, so darf man nicht außer Acht lassen, daß im Jahre 1805, als Preußen Hannover besetzte, England eine Menge preußischer Schiffe

auf unschuldige Kinder und hülflose Weiber verübt worden, nimmermehr wäre von dort herüber die drohende Kunde vom nahen Ausbruch eines europäischen Sclavenkrieges erschollen.

Doch wir haben einmal die Erbschaft unserer Väter, das Schutz-System, und können nun leicht alle Erfahrungen, welche jenen gänzlich abgingen, gegen dasselbe aufstellen. Wir haben die Prohibitionen und Monopolien und können sie nicht unverweilt über Bord werfen; es wurden im Vertrauen auf den Schutz des Staates große Capitalien auf Industriezweige verwendet, die bei dem natürlichen Gange der Dinge nie oder ganz anders entstanden wären; es sind Hunderttausende der Bevölkerung dabei beschäftigt, kurz, die österreichische Industrie, so wenig bedeutend sie an sich ist, hat sich durch ein halbes Jahrhundert, wie jedes Gewordene, historische Berechtigung erworben, die wegzuleugnen Niemandem beifallen wird. Aber in noch höherem Grade haben die Principien der Wissenschaft und die Gebote der Erfahrung das volle Recht, sich geltend zu machen, und ihre Pflicht ist es, den gegenwärtigen abnormen Zustand einem gesunden, naturgemäßen, wenngleich nicht als vollendet anzupreisenden, nach und nach mit Schonung der Rechte jedes Einzelnen, entgegen zu führen.

Beilage 4.

Bestand der preußischen Rhederei.

1805	1102	Schiffe	mit	106,894	Lasten,
1821	674	„	„	69,026	„
1822	661	„	„	67,063	„
1823	629	„	„	63,467	„
1824	602	„	„	59,957	„
1825	576	„	„	58,007	„
1826	589	„	„	64,393	„
1827	623	„	„	70,731	„
1828	631	„	„	72,434	„
1829	630	„	„	73,418	„
1830	643	„	„	75,079	„
1831	662	„	„	76,987	„

1832	665	Schiffe	mit	78,390	Lasten,
1833	646	=	=	76,354	=
1834	616	=	=	72,151	=
1835	617	=	=	72,433	=
1836	591	=	=	70,973	=
1837	604	=	=	73,696	=
1838	617	=	=	78,097	=
1839	683	=	=	88,740	=
1840	727	=	=	96,868	=
1841	725	=	=	96,849	=
1842	785	=	=	105,348	=
1843	799	=	=	108,790	=
1844	790	=	=	106,136	=
1845	768	=	=	104,223	=
1846	757	=	=	102,802	=
1847	913	=	=	113,650	=

Zu 1847 wird bemerkt, daß aus den Küstenfahrzeugen zu den Seeschiffen übernommen sind . . . . 142 Schiffe mit 4,738 Lasten,
aus den Seeschiffen zu den Küstenfahrzeugen . . . . 21 = = 398 =

kommen auf diese calculatorische Manipulation . . . . 121 Schiffe mit 4,340 Lasten,
von der Differenz der Lasten 1847 gegen 1846 zum Betrage von 10,848
bleiben als Vermehrung durch Bau ꝛc. . . . . 6,508 Lasten.

Bemerkung.

Aus der vorstehenden Übersicht ergiebt sich, daß der Bestand der preußischen Rhederei im Jahre 1805 1,102 Schiffe betragen, im Jahre 1847 dagegen nur 913, d. h. 189 weniger, als damals; aber an den Lasten ergiebt sich für das Jahr 1847 ein Überschuß von 6,756 gegen 1805. Will man indessen aus diesen Angaben die richtigen Schlüsse ziehen, so darf man nicht außer Acht lassen, daß im Jahre 1805, als Preußen Hannover besetzte, England eine Menge preußischer Schiffe

wegnahm *). Von den gerade damals in See befindlichen retteten sich freilich viele in die französischen Häfen, wo sie aber ebenfalls dem Feinde in die Hände fielen, als der Krieg zwischen Preußen und Frankreich im Jahre 1806 ausbrach. Seitdem hat die preußische Marine sich von diesen Verlusten erst erholen müssen und ist als eine neu geschaffene zu betrachten, so daß man die Vermehrung nicht nach der Zahl von 1805 berechnen muß. Außerdem aber sind bei dem jetzt sehr vervollkommneten Schiffbau die jetzigen Schiffe von größerer Leistungsfähigkeit; denn statt der früheren zwei jährlichen Reisen nach England, machen sie jetzt drei bis vier im Jahre.

Beilage 5.

Nachweisung

in den Jahren 1826 bis incl. 1846 in den preußischen Ostseehäfen beladen ein- und ausgegangener Seeschiffe.

In den Jahren	Eingang.		Ausgang.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
1826/28	4,356	286,601	9,541	851,695
1829/31	5,173	339,253	10,808	874,799
1832/34	5,726	391,138	8,752	687,605
1835/37	6,058	418,024	11,026	831,671
1838/40	8,018	558,541	14,851	1,182,870
1841/43	9,998	712,263	15,689	1,191,129
1844/46	10,834	807,091	14,673	1,242,356

*) Die Besetzung Hannovers hatte von Seiten Großbritanniens ein Embargo auf alle preußischen Schiffe und die Blockade der Mündungen der Elbe, Weser, Ems und Trave zur Folge, und es wurden dadurch dem Handel, der Schifffahrt und dem Gewerbefleiße Preußens schwere Wunden geschlagen.

Beilage 6.

Nachweisung

der in preußischen Häfen eingelaufenen und aus preußischen Häfen ausgelaufenen beladenen nationalen und fremden Schiffe, mit Ausschluß des Küstenverkehrs, während der Jahre 1834 bis 1845.

		Nationale		Fremde		Von je 100 Lasten treffen auf	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	nationale Schiffe.	fremde Schiffe.
1834	Eingang	965	82,502	850	42,775	66	34
	Ausgang	1,756	162,233	1,165	74,869	68	32
1835	Eingang	1,034	89,665	788	39,478	69	31
	Ausgang	1,681	150,579	1,089	67,024	69	31
1836	Eingang	1,153	97,143	876	44,808	68	32
	Ausgang	2,015	184,884	1,868	116,217	61	39
1837	Eingang	1,190	96,027	1,017	50,903	66	34
	Ausgang	2,046	174,174	2,327	138,793	56	44
1838	Eingang	1,110	90,282	951	52,278	63	37
	Ausgang	2,215	192,856	2,214	146,198	57	43
1839	Eingang	1,545	116,712	1,188	67,074	64	36
	Ausgang	2,882	228,838	2,708	176,697	56	44
1840	Eingang	1,656	141,688	1,568	90,507	61	39
	Ausgang	2,459	245,066	2,873	193,215	56	44
1841	Eingang	1,703	145,405	1,578	99,733	59	41
	Ausgang	2,480	238,262	2,596	175,296	58	42
1842	Eingang	1,408	114,158	1,563	91,818	55	45
	Ausgang	2,289	198,566	2,895	175,902	53	47
1843	Eingang	2,185	159,322	1,611	101,827	61	39
	Ausgang	2,617	231,389	2,812	171,714	57	43
1844	Eingang	1,802	125,457	1,786	102,536	55	45
	Ausgang	2,706	245,624	2,874	192,487	56	44
1845	Eingang	2,025	188,081	1,678	106,932	64	36
	Ausgang	2,563	272,502	1,872	117,342	70	30

Beladen:

Eingang	1834.	Schiffe	1,815.	Lasten	125,277.
„	1845.	„	3,703.	„	295,013.
Ausgang	1834.	„	2,921.	„	237,102.
„	1845.	„	4,435.	„	389,844.

V.

Denkschrift

des Vorsteher-Amts der Kaufmannschaft zu Königsberg, betreffend das Schutzzoll-System des Zollvereins, den Differential-Zoll und die Belebung der vaterländischen Rhederei.

Die dem Vereinigten Landtage übergebenen Petitionen, welche die Belebung des Handels, der Industrie und der Rhederei zum Gegenstande hatten, haben unter den verschiedenen Parteien einen Wettstreit hervorgerufen, wodurch jeder Betheiligte genöthigt wird, sein und das allgemeine Interesse wahrzunehmen. Wir haben hiezu um so mehr Veranlassung, als die Gegenpartei schon zu lange und mit aufopfernden Bestrebungen alles daran setzt, ihrem Ziele immer näher zu rücken. Sie hat den Ostseehäfen gegenwärtig sogar in dem proponirten Differential-Zoll-Systeme anscheinend Vortheile offerirt, deren Einführung die hemmenden Verhältnisse unsers Handels noch vermehren könnte. Überdies haben wir es wahrnehmen müssen, daß zu der höchst wichtigen General-Zollconferenz vom Jahre 1845 zwar betheiligte Industrielle, nicht aber Sachverständige von den Ostseehäfen zugezogen wurden, und daß über die Denkschrift, betreffend die Begünstigung des directen Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern, zwar die Kaufmannschaften zu Stettin, Cöln u. s. w., nicht aber wir, noch die Kaufmannschaften unserer Nachbarstädte (so viel uns bekannt) gehört sind.

Wenn wir es nun zwar bei keiner Gelegenheit verabsäumt haben, unsere Ansichten den höhern Behörden vorzulegen, und auch vor dem

angegebenen General-Zollcongresse unseren Bericht unterm 15. August 1845 unaufgefordert eingereicht haben; so halten wir es doch jetzt für unsere besondere Pflicht, unsere Ansichten über diese Angelegenheiten von Neuem aufzustellen.

Wir beabsichtigen nun zwar, uns hauptsächlich nur über das in Vorschlag gebrachte Differential-Zoll-System auszulassen. Dieses hängt aber mit dem jetzigen Steuersysteme des Zollvereins, sowie mit der Frage, wie Rhederei und directer transatlantischer Handel in den Ostseehäfen zu heben sei, innig zusammen. Wir wenden daher unsere Aufmerksamkeit

I. auf das **jetzige Steuersystem** des Zollvereins.

Die neuere Zeit hat dem alten Steuerwesen eine gute Seite abgewinnen wollen. Sie hat versucht, an Stelle der frühern Privilegien und sonstigen Vergünstigungen, die inländische Industrie durch Zölle in Schutz zu nehmen. Das Zollgesetz vom 26. Mai 1818 spricht dieses deutlich aus. Indem dieses Gesetz aber den Schutz der Industrie durch Zölle zum Grundsatze erhob, verstieß es gegen die kurz vorher erlassene Gesetzgebung. Die Zünfte waren aufgehoben, die Gewerbefreiheit sollte Concurrenz hervorbringen, und diese den Schlendrian und die Faulheit tödten, die Industrie aber beleben. Das, was man nun aber im Inlande gegen Schlendrian und Trägheit zu unternehmen für gut fand, das hielt man dem Auslande gegenüber nicht für zweckmäßig.

Das System hatte aber auch insofern einen unhaltbaren Boden, als es beabsichtigte, die vaterländische Industrie dem Auslande gegenüber auf Kosten der Consumenten zu beleben und zugleich den Export der Industrie nach dem Auslande zu heben. Man wollte also das ausländische Fabricat zum Vortheile des inländischen, soviel wie möglich, vom Inlande zurückhalten, dagegen umgekehrt das inländische Fabricat in das Ausland versendet wissen.

Dieses System haben aber auch die andern Völker, und einige, da sie bedeutende Macht zur See haben, mit noch größerer Consequenz durchgeführt. Die Folge davon kann aber nur Absperrung sein, und, wenn man nicht halb sein will, vollständige Absperrung von fremden Ländern, wie z. B. in gewisser Beziehung es Rußland und China thun. Daher denn auch kein Wunder, wenn ein Fabricant in einer deutschen

Zeitung sich dahin äußerte, daß es besser wäre, Eisenbahnen, Chausseen, Canäle u. s. w. zu vernichten, weil diese nur von andern Nationen zum Untergange Deutschlands benutzt würden. Dem Systeme nach war die Folgerung nur consequent.

Doch wir glauben hierüber uns nicht weiter auslassen zu dürfen. Es ist über den Schutzzoll soviel für und wider geschrieben, daß ein Jeder sich selbst seine eigne Meinung schon längst gebildet haben wird.

Wir schließen darüber nur mit den Worten des Adam Smith:

„Diejenigen, welche Schutzzölle fordern, sind nicht so dumm, als „die, welche sie zahlen,"

und richten unsren Blick

auf das Verhältniß der Ostseeprovinzen zu den übrigen Zollvereinsstaaten, in so weit dasselbe durch das jetzige Schutzzoll-System hervorgerufen ist.

Es ist allgemein bekannt, daß dieses Verhältniß für die Ostseeprovinzen kein erfreuliches ist. Die Bevölkerung in denselben hat noch nicht so zugenommen, daß hier solche Fabrikanlagen, wozu viele Menschenhände gehören, gedeihen könnten. Der Arbeiter erwirbt sich hier sein Brod noch leichter durch Bearbeitung des Ackers. Nur gezwungen oder gegen besonders erhöhten Lohn würde er sich in die Fabrikwerkstätten einzwängen lassen. Mit Ausnahme weniger Artikel nehmen die Ostseeprovinzen die meisten Fabricate gegen Austausch der rohen Producte von auswärts.

In frühern Zeiten wurden wir, sowie Polen und Rußland, größtentheils von Großbritannien damit versorgt. Dieses nahm dagegen unsere Producte. Unser Handel auf natürlichem Wege blühte so lange, als Polen und Rußland landwärts, und England und Holland seewärts uns offenstanden. Polen und Rußland sind uns jetzt aber verschlossen. Der Verkehr mit Großbritannien wird uns durch die hohe Besteuerung seiner Fabricate verkümmert. Es bleibt uns daher nichts übrig, als unsern Bedarf von den Zollvereinsstaaten zu beziehen. Was bieten diese uns aber dafür? Sie nehmen einen kleinen Theil unsrer Wolle, und nur in Hungerjahren unser Getreide. Die Handelsbilance gegen die Zollvereinsstaaten schließt sich daher für uns höchst ungünstig ab. Die ärmern Ostseeprovinzen leiden offenbar zum Vortheil der wohl-

habendern Zollvereinsländer; und man kann in der Errichtung der Osteisenbahn (deren großen Nutzen für uns wir aber keineswegs verkennen wollen) zugleich die Beförderung eines nicht natürlichen Handelswegs finden, an dem den westlichen Ländern gewiß noch viel mehr als dem Osten gelegen sein muß. Denn die Eisenbahn würde den Ostseeprovinzen nie das ersetzen, was ein freier Verkehr zwischen Polen und Rußland einerseits und ein freier Ausweg zur See andrerseits gewähren würde. Dieser Handelsweg ist und bleibt für uns nur der, den uns die Natur geboten hat.

Unsere jetzige, durch die Politik hervorgerufene höchst unbequeme Handelslage wird aber durch das System des Zollvereins dadurch noch schärfer hervorgehoben, daß eine Menge Rohproducte dem Schutzzolle unterworfen sind. Dahin zählen wir namentlich die Metalle, insbesondere das Eisen, die Steinkohlen u. dgl. Wir werden unten hierauf nochmals zurückkommen. Hier wollen wir nur anführen, daß der Ackerbau, die Rhederei u. dgl. zu Gunsten einzelner Eisenhütten einen Zoll erlegen müssen, der in der That sehr unbequem ist. Die Steinkohlen werden uns ebenfalls durch den Zoll vertheuert, und man fühlt diesen Übelstand in den Provinzen sehr stark.

Eben so unangenehm wird der Handelsstand durch das jetzige Zoll-System berührt, wenn die frühern Privattransit-Läger in Folge des Widerspruchs einzelner Zollvereinsstaaten nicht mehr zugelassen werden, ungeachtet sie in der Zollgesetzgebung in gewissen Fällen, wie auch früher hier, erlaubt sind, — ungeachtet die Meßläger den Fremden nebst Zoll-Rabbatt u. s. w. gestattet werden, und ungeachtet Hamburg und Bremen ohne den Sundzoll vermöge ihrer Freiläger mit uns concurriren können. Auch ist die frühere Erlaubniß, die Transitwaaren von den Packhöfen nach den Grenzzoll-Lägern dirigiren und dort lagern zu dürfen, aufgehoben. Wir müssen annehmen, daß dieses gleichfalls in Folge der Verhältnisse mit den Zollvereinsstaaten geschehen sei.

Zu allen diesen nachtheiligen Verhältnissen gesellt sich noch die unbequeme Lage, in die wir zu Großbritannien durch das jetzige Zoll-System gerathen sind. Wir haben es wiederholentlich in unsern Handelsberichten nachgewiesen, daß Großbritannien den größten Theil unseres Exports, in der Regel mehr als die Hälfte, meistens zwei Drit-

tel, uns abnimmt und auch ungeachtet der sonstigen Zollverhältnisse den größten Theil des Imports, meistens die Hälfte und größtentheils in Rückfrachten uns zuwendet. Getreide und Holz sind die Hauptexport-Artikel der Ostseehäfen. Nirgend finden dieselben in der Regel einen bessern Markt als in Großbritannien. Fast unser ganzer Export von Flachs geht dorthin. Großbritannien nimmt uns außerdem ab: Wolle, Borsten, Haare, Felle, rohe Häute, rohe Leinwand, Ölkuchen, Knochen und dergl. Als Rückfrachten gewährt es uns: Steinkohlen, Salz, Eisen u. s. w. Es muß uns daher alles daran gelegen sein, ein freundliches und angenehmes Handelsverhältniß mit diesem Lande zu erhalten. Dieses wird aber gestört durch das System, welches der Zollverein angenommen, und wir können dasselbe um so weniger als günstig betrachten, als Großbritannien bereits in Bezug auf Mecklenburg, Hannover, Oldenburg u. s. w. unserer Rhederei gegenüber Repressalien angewendet hat.

Aber auch auf die Verhältnisse der westlichen Zollvereinsstaaten scheint das jetzige Steuersystem nicht günstig einzuwirken. Man behauptet zwar, Schutzzölle sind unerläßlich, denn dadurch nur sei Großbritanniens Industrie groß geworden. Frankreich, Belgien, Rußland und andere Staaten sperren sich aus demselben Grunde ab. Man übersieht aber, daß die Industrie der Schweiz auch ohne Schutzzölle Vorzügliches leistet. Man übergeht es ferner ganz, die Art der Besteuerung zum Besten der Industrie in Großbritannien näher zu betrachten. Die rohen Stoffe, namentlich Metalle, insbesondere das Eisen, Kohlen u. s. w., welche doch die wesentlichsten Erfordernisse für die Industrie sind, und die überhaupt fast kein Zweig derselben ganz entbehren kann, unterliegen dort meistens keiner Abgabe. Bei uns ist das Umgekehrte. Eisen, das unentbehrlichste aller Metalle, wird jetzt in den Zollvereinsstaaten selbst in seinem rohen Zustande besteuert. Der englische Handelsminister Gladstone sagte daher, als von der höhern Besteuerung des Eisens die Rede war, sehr richtig:

„Wenn Deutschland einen neuen Eingangszoll auf das Eisen legt, „welches unsere freigebige Erde in solcher Fülle liefert, so ver- „krüppelt Deutschland dadurch seine Macht, mit uns in allen

„hundert Industriezweigen zu concurriren, bei denen das Eisen „mitwirkt."

Man kann hier aber noch hinzufügen, daß es in der That nicht umsichtig ist, mit Großbritannien in Hinsicht des Roheisens durch Schutzzölle concurriren zu wollen, weil sein Land viel ergiebiger für Eisen und für Steinkohlen ist, als Deutschland. Also wozu der Industrie das Eisen so sehr vertheuern, und wozu noch gar die unentbehrliche Steinkohle mit einer hohen Steuer belasten? Dagegen anzukämpfen lohnt doch wahrlich nicht. Der Eisenverbrauch aus England hat dennoch gegen frühere Jahre bedeutend zugenommen, und die Industrie, welche Eisen braucht, hat mit den Consumenten gelitten.

Eben so unrichtig scheint es zu sein, wenn man andere, zum Theil schon verarbeitete Rohproducte, welche die höhere Industrie gebraucht, durch zu hohe Schutzzölle übermäßig vertheuert. Daher jetzt der gerechte Streit zwischen den Webern gegen die Spinner. In solche Widersprüche wird und muß man aber stets verfallen, wenn man annimmt, daß jeder Industriezweig wo möglich gleichen Schutz und wo möglich seine 10 Procent oder mehr genießen soll. Solche Maaßregeln, wie die durch die Zollconferenz vom Jahre 1845 hervorgerufenen, führen unmittelbar zu Rückzöllen, gegen die selbst die Zollconferenz war. Die Rückzölle bringen aber auch offenbar die größte Ungerechtigkeit mit sich. Denn wenn z. B., wie jetzt anzunehmen, in den Zollvereinsstaaten nur $\frac{1}{10}$ exportirt und $\frac{9}{10}$ verbraucht werden; so müssen die Consumenten und die Fabricanten von den $\frac{9}{10}$ denjenigen Fabricanten, welche für das $\frac{1}{10}$ Rückzoll erhalten, diesen Zoll bezahlen. — Es ist freilich in neuerer Zeit öfter die Frage aufgeworfen, wer ist Consument und wer ist Producent? Genau genommen ist allerdings nur der Consument, der sich in der Armenanstalt ernähren läßt; indeß in Bezug auf Schutzzölle sind alle die Consumenten, welche nicht Schutzzölle genießen, und durch vertheuerte Waaren den Fabricanten den ihnen gewährten Schutz bezahlen müssen. Dahin gehört aber die Mehrzahl der 28 Millionen Einwohner der Zollvereinsstaaten. Da nun aber dieses Schutzsystem in den Zollvereinsstaaten auf eine Weise ausgedehnt ist, daß es Industriezweigen gewährt wird, welche es entweder nicht bedürfen, oder die wegen ihrer unnatürlichen Verhältnisse mit dem Aus-

lande nicht concurriren können; so leiden dadurch offenbar andere Industriezweige, denen man allenfalls auf gewisse Zeit, wenn schon Schutzzölle sein sollen, dieselben gönnen wollte, oder die wegen der fremden Ausgangszölle auf Rohmaterialien dergleichen Schutzes bedürfen.

Nach dem jetzigen Systeme wird sonach Deutschlands Industrie sich nie zu der Bedeutsamkeit erheben wie die Großbritanniens, und auch dieses Land wäre nicht, selbst mit seinem practischen und auf alle Verhältnisse rücksichtigenden Besteuerungssysteme, ohne Seemacht und ohne die hiedurch begründeten Colonien dahin gekommen. — Für Deutschlands Industrie ist allerdings ein directer auswärtiger Verkehr zu wünschen, indeß bei diesem Systeme ohne Seemacht läßt sich ein solcher Verkehr nicht erzielen. — Ein Aufgeben des jetzigen starren Princips, stete Vervollkommnung des Fabricats, geschmackvolle Ausstattung, wohlfeile Production und die den Deutschen angeborene Betriebsamkeit würden zu einem glücklicheren Resultate führen als das bisherige Schutzzoll-System. Die gänzliche Umgestaltung in der Tuchfabrication hat gezeigt, was Deutschland vermag. Wäre unsere Tuchfabrikation beim Handgespinnste stehen geblieben, es würde die Tuchweber zu eben solchen verzweifelten Excessen geführt haben, wie die Leinweber in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts und in der neuern Zeit. Kein auch noch so hoher Schutzzoll hätte sie gerettet. Nur der Fortgang mit den neuern Erfindungen bewahrte sie vor dem Untergange. Nicht so die Leinweber, die aber gleichfalls eine neue Wiedergeburt erleben müssen, und zwar durch Verbesserung des Flachsbaues, Musterschulen dafür und in der Weberei u. s. w. Handel und Industrie stehen in der Welt nie still. Ihr Stillstand ist schon Rückgang, der seine beste Nahrung in Schutzzöllen findet. Auf diesem Wege wird Deutschland leider nie zum Ziele gelangen, wenn gleich man nicht mit Unrecht behaupten kann, daß seine Industrie die ausgezeichneteste in der Welt sein würde, wenn dieselbe unter andern Verhältnissen sich entfalten könnte.

Neuerdings ist man nun der Ansicht gewesen, noch durch ein anderes Hülfsmittel den Seehandel der Zollvereinsstaaten und dadurch die Industrie durch zu verhoffende Vermehrung des Exports zu beleben. Man hat

II. die **Differential-Zölle** in Vorschlag gebracht.

Sie sind bereits bei den Handelsverträgen mit Belgien und neuerdings mit Sardinien in Anwendung gekommen. Die Differential-Zölle in diesen Verträgen werden aber auf den Handel der Ostseeprovinzen von keinem erheblichen Einflusse sein. Anders dagegen ist es mit dem Vorschlage des Abgeordneten Herrn v. Heyden-Cartlow:

„daß jede directe Importation aus dem außereuropäischen Productionslande nach dem Zollvereine auf Zollvereins- oder diesen gleich gestellten Schiffen, — wenn auch über einen Nordseehafen zwischen der Schelde und Elbe eingehend, — eine Zollbegünstigung von 20 Procent genießen soll."

Dieser Vorschlag hat mit seinen fünf Zwecken dem Anscheine nach manches Annehmbare. Eine genauere Beprüfung desselben zeigt aber seine großen Schattenseiten und ein durchaus verwerfliches Princip. Wir wollen die einzelnen Motive näher beleuchten.

ad 1. wird als Zweck angeführt,

„um die Rhederei der Zollvereinsländer gegen die Beeinträchtigungen zu schützen, welche ihr durch die Schifffahrtsgesetze anderer Länder zugefügt werden."

Zur Begründung dieses Zweckes wird in der Petition vom 29. April c. angegeben,

„daß nach unserer heutigen Gesetzgebung allen Schiffen der Welt freistehe, mit unsern Schiffen in preußischen Häfen zu concurriren."

Dieses ist nicht ganz der Fall. Nach dem Gesetze vom 20. Juni 1822 werden beträchtliche Flaggengelder von Schiffen nicht befreundeter Nationen, z. B. Frankreich, Spanien u. a. erhoben. Desgleichen ist die Cabotage uns vorbehalten, auch soll, wenigstens den Worten des Gesetzes nach, der Transport der dem Staate zugehörigen Güter der vaterländischen Rhederei allein überlassen werden. — Ebenso können wir nicht darin übereinstimmen, daß die meisten größern, befreundeten Nationen die preußischen Schiffe in ihren Häfen beschweren und hintenansetzen, oder gar ausschließen. Mit Ausnahme Großbritanniens werden unsere Schiffe in fast allen auswärtigen befreundeten Häfen eben so, wie in unsern Häfen die auswärtigen Schiffe behandelt.

Es ist zwar richtig, daß der vaterländischen Rhederei hauptsächlich

die englische Navigations-Acte nachtheilig ist, — und dieses namentlich deshalb, weil nach Großbritannien, wie schon oben angegeben, größtentheils unser Verkehr zur See gerichtet ist. Die Navigations-Acte wird uns um so fühlbarer, als inzwischen Großbritannien gegen andere Nationen, z. B. Mecklenburg, Hannover, Oldenburg, Rußland, in gewisser Beziehung von der Strenge seines Schifffahrtsgesetzes abgewichen ist. Gegen dieses Schifffahrtsgesetz dürften daher alle möglichen Maaßregeln unsererseits zu ergreifen sein. Ob der Zweck aber durch den vorgeschlagenen Differential-Zoll in Ausführung zu bringen sein wird, müssen wir durchaus in Zweifel ziehen. Es ist zwar augenscheinlich, daß bei Einführung des Differential-Zolles Großbritannien alles aufbieten würde, um diese Bestimmung für seinen Handel und seine Schifffahrt unwirksam zu machen. Namentlich könnte sein Markt von rohen Producten überseeischer Länder manche Verluste erleiden. Es läßt sich indeß nicht erwarten, daß es seine Navigations-Acte dieserhalb aufgeben sollte, wenn nicht andere nationale und dringendere Interessen es dazu veranlassen. Denn dem Zollvereine allein gegenüber könnte Großbritannien in Bezug auf die Navigations-Acte nicht nachgeben, weil es sonst gegen andere Nationen ein Gleiches thun müßte. Großbritannien würde daher und müßte zu R e p r e s s a l i e n schreiten.

Einige meinen zwar, wir hätten die Repressalien nicht zu befürchten. Etwa deshalb nicht, weil Großbritannien einsehen sollte, daß die neue Bestimmung, seiner Navigations-Acte gegenüber, in der Billigkeit liege? Solche Billigkeitsgefühle hat indeß Großbritannien, uns gegenüber, nicht in den neuern Verträgen mit Hannover, Mecklenburg und dergl. bewiesen. — Oder etwa deshalb nicht, weil Großbritannien daran gelegen, unsern Schifffahrtsvertrag aufrecht erhalten zu sehen? Es ist ihm darum wenig zu thun. Denn im Jahre 1846 haben nur 4 britische Schiffe von 530 Tonnen directe Fahrten aus dritten Ländern nach Zollvereinshäfen gemacht. Erhöhen wir dagegen in unsern Häfen die Schifffahrtsabgaben für britische Schiffe, so wird den unsrigen ein Gleiches geschehen. Endlich weiß aber auch Großbritannien sehr wohl, daß wir ungeachtet des anscheinend großen Gewinns von 20 Procent Steuer seinem Markte in transatlantischen Rohpro-

ducten nicht vorbeigehen können. Denn vermöge seiner günstigen Retouren und seiner colossalen Geldmittel kann Großbritannien dergleichen Producte uns öfter billiger überlassen, als directe Beziehungen uns dieses gewähren würden.

Es dürfte also auch kein Grund vorhanden sein, weshalb Großbritannien nicht zu Repressalien schreiten sollte. Diese könnten aber mannigfacher und höchst betrübender Art sein. Wie angegeben, ist der größte Theil des Exports der Ostseehäfen nach Großbritannien gerichtet, namentlich Getreide und Holz. In Folge des neuen Zollgesetzes auf Getreide hat sich Großbritannien zum Theil von unserm Getreidehandel emancipirt. Es kann die immer stärker auftretenden Häfen des schwarzen Meeres und Nordamerika's in dieser Hinsicht noch mehr begünstigen, und letzteres auch in Rücksicht auf den Holzhandel. Höchst empfindliche Nachtheile könnten daraus sowohl für den Handel und eben so für unsere Rhederei, die bis jetzt mit dem Getreide- und Holzhandel steigt oder fällt, entstehen. Aber auch noch andere Nachtheile sehen wir vor Augen.

Es dürfte nur durch einen Geheimen Raths-Befehl das in Großbritannien bestehende Gesetz zur Ausführung kommen, wonach Schiffe solcher Länder, in welchen britische Schiffe nachtheiliger behandelt werden, als die nationalen, mit 20 pCt. Zuschlag zu den Schifffahrtsabgaben und 20 pCt. zu den Waaren-Zöllen belastet werden.

Seit etwa 4 Jahren wurde ferner der bedeutende Zoll von 4 Lstr. pro Keel Kohlen, welchen preußische Schiffe bis dahin zu bezahlen hatten, wenn sie nicht nach vaterländischen Häfen mit solchen Ladungen segelten, aufgehoben. Dadurch wurde es den preußischen Schiffen möglich, gleich den britischen, aus Großbritanniens Häfen nach allen Weltgegenden ohne eine größere Belästigung zu segeln. Seit dieser Zeit schreibt sich auch eine größere Betriebsamkeit in unserer Rhederei nach andern Ländern als Großbritannien und namentlich nach dem Mittel- und schwarzen Meere her. Sollte Großbritannien wohl diese Begünstigung bestehen lassen, wenn es der Zollverein für gut befinden würde,

einen Differential-Zoll zum Nachtheile seiner Schifffahrt einzuführen?

Unserer Ansicht nach könnten diese Maaßregeln und wahrscheinlich noch andere Repressalien der preußischen Rhederei einen großen Schlag versetzen, an dem dieses Gewerbe Jahre lang zu kämpfen hätte, um sich wieder etwas zu beleben.

Jedenfalls würden aber diese Nachtheile nicht mit den anscheinend vortheilhaften Aussichten aufgewogen, die uns verheißen sind. Denn die Behauptung, daß der Bedarf des Zollvereins an Baumwolle 600 bis 700 Schiffe würde beschäftigen, also auf circa 3 bis 4 Millionen Centner (wenn die Schiffe je circa 150 Lasten à 4000 Pfd. Tragfähigkeit haben) gesteigert werden könne, ist offenbar ein Irrthum.

Überdies würden die Vortheile selbst, dem Sinne der Proposition nach, nur vorübergehend sein. Denn die den Zollvereinsschiffen gleichgestellten Schiffe (also von solchen Nationen, die nach Zweck 5. der Proposition dem Zollvereine vortheilhafte Handelsbedingungen offeriten, oder mit denen wir etwa jetzt schon in diesem Verhältnisse ständen) würden gleiche Vortheile genießen.

Wenn man nun auch annehmen wollte, daß der Import von roher Baumwolle, welcher nach der neuesten officiellen Angabe größtentheils über Großbritannien nur 304,000 Cntr. war, auf 1 oder 2 Millionen Centner aus transatlantischen Ländern steigen sollte; so würden dadurch freilich circa 350 bis 400 Schiffe (von circa 150 Lasten) befrachtet werden, was würde für diese Schiffe aber für ein Vortheil sein, da bekanntlich die rohe Baumwolle durch die Cabinets-Ordre vom 28. October 1846 nicht mehr besteuert wird, und hoffentlich auch ferner kein Zoll auf rohe Baumwolle auferlegt werden wird?

Desgleichen gehören auch manche andere voluminöse Artikel, welche zum Theil gar nicht, zum Theil sehr niedrig besteuert werden, z. B. Färbehölzer, Thran, Reis, Indigo u. dgl. zur transatlantischen Fracht. Für diese würde die Zollermäßigung von keiner Bedeutung oder wenigstens nicht so erheblich sein, als daß man sich in außereuropäischen Häfen dieserhalb gerade nach einem Zollvereinsschiffe oder diesem gleich begünstigten Schiffe besonders bemühen sollte, oder daß ein solches Schiff dieserhalb etwa dahin eine besondere Fahrt machen würde.

Gegenwärtig dürften aber von der, 913 Schiffe enthaltenden, preußischen Rhederei kaum mehr als 100 Schiffe zu transatlantischen Fahrten sich eignen. Diesen allein würde also nur der Vortheil, die übrigen 800 Schiffe würden keine Begünstigung genießen. Es würden sie gerade die strengen Repressalien Großbritanniens treffen. Man könnte sagen, die preußische Rhederei müsse sich umgestalten, und mehr bekupferte Schiffe bauen. Bis jetzt ist hiezu der Zollverhältnisse wegen und der dadurch hervorgehenden Erschwerungen noch keine besondere Veranlassung, worüber das Nähere unten. Wenn aber auch plötzlich eine neue transatlantische Handelsmarine entstände, so würde ihre Stellung doch höchst unsicher sein und von dem ganzen Differential-Zoll-Systeme abhängen, welches an und für sich doch nur so lange bestehen soll, als sich die andern Nationen nicht zu demselben bekannt haben. Die neue Marine würde aber überdies mit jedem neuen Vertrage, der mit einer befreundeten Nation nach dem Zwecke ad 5. abgeschlossen würde, einen neuen Concurrenten erhalten. Sie würde namentlich eine große Schlappe erleiden, wenn nach Zweck 3. die deutschen Vorhäfen und die deutschen Uferstaaten dem Zollvereine beitreten sollten. Die Zwecke 5. und 3. machen also den Hauptzweck, die Rhederei der Zollvereinsländer zu heben, illusorisch.

Ganz dasselbe ist mit dem Zwecke

ad 2., welcher dahin zielt,

„den Seehandel des Zollvereins dafür zu entschädigen, daß seine Bewegungen durch die Mauthgesetze des Zollvereins in vielen Richtungen beengt sind, wodurch ihm die Concurrenz mit dem Seehandel der Vorhäfen des Zollvereins erschwert wird,"

sowie auch mit dem Zwecke

ad 4. „um der vereinsländischen Industrie durch Begünstigung des directen Austausches ihrer Fabricate und directer Bezüge ihres Rohmaterials neue Vortheile zu eröffnen."

Wenn nämlich Hamburg und Bremen nach dem Zwecke ad 3. dem Zollvereine beitreten sollten, so würde erst recht der Seehandel der Ostseehäfen und die Concurrenz derselben mit Hamburg und Bremen erschwert. Der Zweck ad 3. ist also ad 2. und 4. gegenüber unvereinbar.

Wir sehen übrigens auch nicht die großen Vortheile für den See-

Handel und die Industrie vor Augen. Der Grundsatz ist zwar richtig, daß directer Austausch mit Waaren der vortheilhafteste Handel ist. Würden aber auch die Zollvereinsstaaten denjenigen Ländern, von denen sie die transatlantischen Waaren beziehen wollen, so viele Fabricate zu bieten haben, um die dahin abgehenden Schiffe damit zu befrachten?

Nach dem jetzigen Zustande der Fabriken müssen wir das bezweifeln. Bis jetzt sollen z. B. nur circa 77,500 Centner an Baumwollenwaaren, überhaupt aber an dergleichen, und Leinen- und Garnwaaren circa 200,000 Centner exportirt sein. Wenn aber auch der Export sich vervielfältigen könnte, wohin sollte man sich mit den Waaren wenden? Nach den englischen und holländischen Colonien ist der Weg abgeschnitten. In Nordamerika und Brasilien und andern Ländern droht englische Concurrenz. Ohne Seemacht wird ein überseeischer Handel schwerlich zu einer bedeutenden Größe gelangen. Großbritanniens Glanz datirt sich seit der Vernichtung der spanischen Armada. Der Handel der Hanse, Venedigs und Karthago's hob sich erst mit deren Seemacht. Als die Rostra der Schiffe von Karthago den Markt Roms zierten, sank dessen Handel. Feindseliges Auftreten gegen andere Nationen ohne Seemacht kann uns nur schaden und nicht nützen.

Wenn nun zwar keine Aussicht vorhanden ist, daß der directe überseeische Austausch der Waaren durch den Differential-Zoll herbeigeführt wird; so ist es andererseits einzuräumen, daß in einzelnen Fällen ein Kaufmann, andern gegenüber, recht bedeutende Vortheile machen kann. Dadurch würden aber seine Concurrenten offenbar leiden. Denn wenn z. B. zwei Kaufleute ein und dieselbe Waare in einem transatlantischen Productionslande bestellen, und für den einen die Waare in einem Zollvereins- oder dem gleich gestellten Schiffe, für den andern in einem fremden Schiffe zugeführt würde; so kann der erstere neben einem erheblichen Gewinne die Waare billiger als der andere stellen, der dessenungeachtet noch verlieren würde. Solche Fälle können vorkommen, weil nach Obigem vorläufig nur wenige Zollvereinsschiffe an den Vortheilen Theil nehmen können und werden.

Auf diese Weise würde aber das vorgeschlagene System seinen Zweck wieder verfehlen; denn es will nicht einzelnen wenigen Kaufleuten, sondern es will dem ganzen überseeischen Handel helfen.

Die wenigen Kaufleute, welche hieraus zufällig oder durch sonst glückliche Verhältnisse Vortheil zögen, würden diesen doch nur aus den Staatscassen genießen. Die Steuereinnahmen würden, wenn das System wirklich zum Umschwung gelangen sollte, Ausfälle erleiden, die durch ein erhöhtes Consumo schwerlich gedeckt werden möchten, und andere Steuern müßten den Ausfall decken. Andererseits würde aber der Consument in gewöhnlichen Fällen die Waare nicht besonders billiger erhalten, weil sich an dem Steuererlaß von 20 Procent auch noch der Schiffer erholen soll.

Der Zweck der Proposition

ad 3. „um den Vorhäfen und den deutschen Uferstaaten den Beitritt zum Zollverein wünschenswerth zu machen und dadurch herbeizuführen,"

halten wir, abgesehen davon, daß er, wie oben gesagt, den Absichten ad 1., 2. und 4. direct widerspricht, für nicht ausführbar. Sollten die Hansestädte sich durch diesen geringen Vortheil verleiten lassen, unser ihnen ungünstiges Steuersystem anzunehmen? Sollten sie sich mit den ihnen befreundeten Nationen dadurch verfeinden wollen? Als kluge Handelsstaaten haben sie schon manche ihnen viel ungünstigere Verhältnisse den einzelnen deutschen Staaten gegenüber zu besiegen gewußt. Sie würden auch hier gewiß Mittel und Wege finden, diese anscheinend für sie ungünstigen Verhältnisse zu beseitigen. Es fragt sich, ob ihr Importgeschäft nicht noch dadurch gewinnen könnte. Überdies bleiben ihnen noch immer die großen Vortheile der billigeren Fracht, der geringern Assecuranz (die z. B. von Rio Janeiro in der Regel nur die Hälfte von der nach den Ostseehäfen beträgt), und die Befreiung vom Sundzoll. — Sie würden durch den Beitritt ihren freien Verkehr mit Großbritannien, mit Schweden, Norwegen, Finnland und andern Ländern aufgeben.

Die Hansestädte sind ferner zu bekannt mit unsern Mauthgesetzen, als daß ihnen diese so annehmbar erscheinen sollten. Sie wissen sehr wohl, in welcher Zeit sie ankommende Schiffe entlöschen und befrachten können, und wie lange dieses in den Ostseehäfen dauert. Sie kennen die Vortheile, welche ihnen ihre Freilager gewähren, ebenso wissen sie auch, daß bei uns keine Privatzoll-Läger mehr geduldet werden. Sie

kennen die Nachtheile, welche bei uns in der Besteuerung der Rohstoffe, und in dem Abfalle bei der Verarbeitung derselben liegen. Alles dieses und noch manche andere Verhältnisse werden sie eines so geringen Vortheils wegen schwerlich zum Beitritt bewegen.

Endlich dürfte noch der Zweck

ad 5. „um ein Mittel zu gewinnen, vortheilhafte Verträge mit andern Schifffahrt treibenden Nationen herbeizuführen,"

schwerlich ausführbar sein.

Wir haben oben ad 1. schon gezeigt, daß Großbritannien dazu nicht geneigt sein würde, wenn nicht andere Umstände es veranlassen, von seinem Schifffahrtsgesetze abzugehen.

Andererseits erscheint uns dieser Zweck in Bezug auf mehrere Staaten nicht nöthig, weil z. B. mit Schweden, Norwegen, Mecklenburg, Nordamerika, Lübeck, Bremen, Hamburg, Österreich, dem Kirchenstaate, Oldenburg, Griechenland, Sardinien u. s. w. die beiderseitigen Schiffe gleichgestellt sind. (S. v. Kamptz, Handels- und Schifffahrtsverträge des Zollvereins Seite 10.) — Es müßten daher diese Verträge zuvörderst gekündigt werden (s. ebendaselbst) — weil in den Verträgen die Schiffe aller dieser Nationen mit den unsrigen gleich behandelt werden sollen. Wenn man also die Schiffe dieser genannten Nationen anfangs die Vortheile nicht genießen lassen will, so müßten diese Verträge zuvörderst ablaufen. In welche Verwirrung könnte man dadurch aber gerathen? Es könnten auch diese Nationen sich zu Repressalien verstehen, und manche eben angeknüpfte vortheilhafte Handelsverbindung könnte dadurch zerstört werden.

Der Vorschlag über das Differential-Zoll-System gehört nun aber für Preußen nicht zu den neuen Gesetzen. Wir haben dergleichen Differential-Zölle schon im Anfange dieses und am Ende des vorigen Jahrhunderts gesehen. Sie waren damals lediglich zum Besten und zur Belebung des Schiffbaues bestimmt, und führten daher auch die Bezeichnung „Schiffbau-Vergütungsgelder." Nach der Verordnung vom 21. März 1794 hatte ein jedes in Preußen erbaute Schiff das Recht, von den in einem Jahre erlegten Zoll- und Schiffsungeldern $\frac{1}{6}$ erstattet zu verlangen. Die Rhedereien haben sich in Preußen allerdings bis zum Jahre 1805 gehoben; ob aber lediglich durch diese Bestimmung,

darüber fehlen uns die nähern Angaben. Soviel kann man aber als gewiß annehmen, daß sie für den Handel selbst, wenn demselben damals nicht viele andere Wege offengestanden hätten, kein günstiges Resultat hervorgebracht haben. Im Laufe des unglücklichen Krieges wurden die Schiffbaugelder nicht weiter gezahlt, und bald darauf, da sie mit der damaligen Gesetzgebung nicht übereinstimmten und nichts weiter als Differential-Zölle waren, als nicht zeitgemäß und unzweckmäßig für Handel und Industrie, und dem Verkehre mit den übrigen Nationen entgegenstehend, am 30. Juli 1812 aufgehoben.

Es bleibt uns hier noch übrig, auf eine andere Art der Zölle, auf die Transit-Zölle, in Kurzem zurückzukommen. Sie hemmen jedenfalls den Verkehr mit befreundeten und Nachbarstaaten. Großbritannien kennt diese Art der Zölle nicht. Es thut klug darin, weil es sich auf diese Weise einen Theil seines Weltmarktes verscheuchen könnte. Unsere Transit-Zölle sind meistens zu hoch gewesen. Auch hierin haben die Ostseehäfen bittere Erfahrungen machen müssen. Denn die den wiener Verträgen entgegenstehenden Transit-Zölle sind mit die Ursache, daß sich der Handel mit Polen und Rußland in manchen Artikeln von hier nach den russischen Häfen gezogen hat. Wir haben es daher nur erfreulich finden können, daß wenigstens mit der Herabsetzung des Transit-Zolles auf Talg von 15 auf 5 Sgr. pr. Ctr. im vorigen Jahre der Anfang gemacht worden ist; wenn gleich sich inzwischen der Handel mit Talg von hier fortgezogen hat. Es wäre zu wünschen, daß auch andere Transit-Zölle, z. B. der Zoll auf Heringe, recht bald aufgehoben oder doch wenigstens herabgesetzt würde. — Aber nicht allein für die Ostseehäfen sind die hohen Transit-Zölle von großem Nachtheile gewesen. Der Zollverein möge dieselben auch in Bezug auf Deutschlands Handel nicht außer Acht lassen, wenn er die aller Wahrscheinlichkeit nach sich jetzt bildende Handelsstraße vom Mittelmeere nach der Nordsee zwischen dem Osten und Großbritannien occupiren will.

Wenn nun in neuerer Zeit bei den verschiedenen Zoll-Fragen häufig auch die Frage zur Erörterung gekommen ist,

III. was zur Belebung der vaterländischen Rhederei und des transatlantischen Handels

zu thun sei, und wenn hiebei manche irrige Ansicht aufgetaucht ist; so wollen wir uns auch hierüber aussprechen.

Der Schiffbau war früher in Preußen in gutem Rufe und nicht unbedeutend. Es ist bekannt, daß Spanien hier im Jahre 1626 wegen Erbauung einer Flotte Unterhandlungen anknüpfte, und daß der große Churfürst in der Mitte des 17ten Jahrhunderts Fregatten und Kriegsschiffe hier erbauen ließ. Seine Nachfolger erkannten nicht minder die Wichtigkeit des Schiffbaues. Denn das Seerecht vom 1. December 1727 fängt mit den Woten an:

„Einem jeden, er sei Bürger oder Fremder, stehet frei, in den Königl. Landen Schiffe zu bauen, und sollen die dazu erforderlichen Materialien **accise-, licent- und zollfrei** passiret werden. Wie denn auch die zur nöthigen Reparation eines bereits erbauten Schiffes erforderlichen Materialien an Holz, Eisen, Tauwerk 2c. gleicher Freiheit genießen sollen."

Auch die spätere strenge Steuergesetzgebung erließ die gewöhnliche Steuer auf Schiffbau-Materialien, Eisen, Segeltuch, Hanf 2c., und forderte nur eine geringe Consumtions-Accise (ein Viertel des gewöhnlichen Betrags) dafür von den Rhedern. Außerdem erhielten dieselben aber, wie oben erwähnt, noch eine Zollvergütung unter dem Namen „Schiffbau-Vergütungsgelder" mit $\frac{1}{6}$ der erlegten Zoll- und Schiffsungelder, und noch 1 bis 5 Procent von der Accise von Schiffen aller Nationen als sogenannte „Führung."

Diese Vergünstigungen wurden mehr oder weniger bis zum Anfange dieses Jahrhunderts gewährt, und sie fallen, wenn wir ihnen auch nicht allein, vielmehr eher den günstigen Handelsverhältnissen dieses zuschreiben wollen, mit der Blüthe unserer Rhedereien zusammen. Denn in den ersten achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts (zur Zeit eines hier bedeutenden Getreide-Exports) war der stärkste Schiffbau. Es wurden hier jährlich 15 bis 20 Schiffe gebaut. Im Jahre 1805 besaßen wir 80 Schiffe, worunter eins von circa 600 Normallasten. Die dänische Catastrophe schlug jedoch der hiesigen Rhederei eine empfindliche Wunde, und nachdem im Jahre 1812 jede Vergünstigung für den Schiffbau aufgehört hatte, geschah für denselben bis zum Jahre 1822 nichts. Das Gesetz vom 20. Juni 1822 verfügte zur Belebung der Rhe-

bereien Flaggengelder von nicht befreundeten Nationen zur etwaigen Vertheilung an die Rheder, die jedoch später zur Anlegung von Schifffahrtsschulen benutzt sein sollen. Das Gesetz gewährte ferner den Transport der dem Staate zugehörigen Güter nur allein inländischen Rhedern, sowie es diesen auch ausschließlich die Cabotage überließ. Durch die den Rhedern vom Staate überlassenen Salztransporte hatten dieselben anfangs Retourfrachten und dadurch einigen Vortheil. Dieser, sowie die ihnen früher gewährten 4 Thaler pro Last Salz, wurde ihnen aber durch die Concurrenz britischer Schiffe, welche auf ihren Schifffahrtsvertrag Bezug nahmen, entzogen.

Die vaterländische Rhederei hat also jetzt weiter keine Vorzüge, als die Cabotage und gegen Schiffe nicht befreundeter Nationen (französische, spanische &c.) billigere Hafenabgaben. Erst in neuerer Zeit ist zwar die Steuerbegünstigung für die Bekupferung der Schiffe bewilligt. Sie ist indeß mit so großen Weitläufigkeiten verknüpft, daß die Rheder unmöglich die Anforderungen der Steuerbehörden erfüllen können, und (sowie selbst auch nach den neuesten Nachrichten die Seehandlung mit dem in Danzig erbauten Schiffe „Merkur") es vorziehen, in Großbritannien ihre Schiffe bekupfern zu lassen.

Außerdem hat aber unsere Rhederei in der letzten Zeit durch die Schifffahrtsverträge Großbritanniens mit Hannover, Mecklenburg, Oldenburg, Rußland &c. Nachtheile erlitten. Rücksichtigt man nun noch auf unsere gesperrten Handelsverhältnisse, auf unsern langen, für die Schifffahrt ungünstigen Winter, auf die hohen Assecuranzen in der Ostsee, auf den Sundzoll, auf die Instruction für die Ausfertigung von Beilbriefen u. dgl., so befindet sich die Rhederei in Preußen allerdings in keiner beneidenswerthen Lage.

Es sind verschiedene Vorschläge gemacht, dieselbe zu heben und zu beleben. Verfolgt man das Sinken und Aufblühen unserer Rhedereien im vorigen und in diesem Jahrhunderte, so finden wir jedoch (es mögen sonst günstige oder nachtheilige gesetzliche Bestimmungen für dieselbe vorgewaltet haben) den Grundsatz bestätigt, daß bei bedeutendem Getreideexporte die Rhederei sich stets hob. Ihr tiefster Fall war im Jahre 1825, als der Weizen am Billigsten galt, und die wenigsten Verschiffungen stattfanden.

Ohne belebten Handel würde sonach die Rhederei nicht zu heben sein. Eine Aufhülfe durch Schifffahrtsgesetze, ähnlich der Navigations-Acte Großbritanniens, scheint uns aber gar nicht an der Zeit. Es führt nur zu Repressalien, denen Preußen ohne Seemacht nicht gewachsen ist, und die in jedem Falle auch dem Handel und dem Ackerbau große Nachtheile verursachen würden. Daß der Rhederei durch Differential-Zölle nicht zu helfen sei, ist oben schon angeführt. Die neuesten Untersuchungen des Comité's über die Wirkung der britischen Schifffahrtsgesetze, welche im vorigen Monate zu London abgehalten sind, scheinen überhaupt darzuthun, daß dergleichen einengende Gesetze, abgesehen von dem Schaden für den Handel, auch nicht einmal für die Rhedereien günstig sind.

Andererseits halten wir es aber zur Belebung des Schiffbaues für unerläßlich nothwendig,

„daß alle dazu gehörigen Materialien, soviel wie nur möglich, zollfrei bleiben, oder daß der Zoll den Rhedern vergütet werde."

Wir wollen diese Vergünstigung keineswegs für die Rhederei allein oder etwa eine Art Rückzoll beanspruchen. Denn schon oben haben wir uns gegen das jetzige Zollsystem dahin ausgesprochen, daß nämlich die Rohmaterialien, welche zum Betriebe anderer Gewerbe unentbehrlich sind, besteuert werden. Daher ist denn neuerdings auch mit Recht die Baumwolle vom Zolle befreit. Es wäre aber auch zu wünschen, daß mit andern noch unentbehrlichern Rohmaterialien der Steuererlaß fortgesetzt würde. Dahin gehört vor allen das Eisen. Bis jetzt sind fast noch alle rohe Schiffbaumaterialien mit Eingangssteuern belastet, und zwar außer Eisen auch Hanf, Werg, Holz, Metalle, Theer, Pech, Farben und dergl. Wenn nun die Besteuerung des Roheisens einen anscheinenden Grund in dem zu gewährenden Schutze einiger wenigen Eisenproducenten haben mag; so sehen wir in der That keinen haltbaren Grund ein, weshalb z. B. Hanf noch mit einer Eingangssteuer belastet wird. Hanf wird in Preußen und in den Zollvereinsstaaten so gut wie gar nicht gebaut. Es bedarf daher keines Schutzzolles. Die Steuer ist zwar äußerst mäßig, man übersieht aber, daß Rußland als Producent des Hanfes zur Belebung seiner Reifschlägereien, den Hanf mit einer Ausgangssteuer belastet hat, und auf diese Weise unsere Reif-

schlägereien, die vor dem russischen Tauwerk bedeutende Vorzüge haben, mit denselben nicht concurriren können. Die Steuer auf Hanf ist hier also ganz unzweckmäßig, und in einem solchen Ausnahmsfalle der Schutzzoll auf Tauwerk als Repressalie nothwendig.

Wenn nun schon bestimmte Steuererlasse für die rohen Schiffbaumaterialien die Rhedereien beleben würden, so würden dieses gewiß auch noch directe Prämien. Wir wollen auch hierauf zum Nachtheile anderer Gewerbe keine besonderen Ansprüche machen, gönnen es denselben ebenso und viel eher als schädliche Schutzzölle, glauben indeß, wenn einmal der so lange unbeachteten Rhederei geholfen werden soll, daß Prämien für den Erbau von Schiffen manches Leben für den Schiffbau hervorrufen würden. Großbritannien, Frankreich, Belgien und andere Staaten lassen einzelnen Gewerben beträchtliche Prämien zufließen. Die Leinenindustrie ist in Großbritannien zum Theil auch durch Prämien emporgestiegen. Frankreich hat jetzt seinen Etat zur Unterstützung der Seefischerei um 1,600,000 Francen erhöht.

Wollte man nun aber unsere transatlantische Schifffahrt beleben, so würde dieselbe ohne Colonien und vortheilhafte Handelstractate zu keiner erheblichen Bedeutung kommen können. In der jetzigen Zeit läßt sich dieses wohl aber kaum ohne Seemacht erringen, und unsere Bestrebungen können also für jetzt nur durch transatlantische Comtoirs, durch möglichst tüchtige und vielseitige Besetzung von Consulatsstellen und durch den Hebel alles Handels und Wandels, durch Betriebsamkeit, Zuverlässigkeit und Reellität gehoben werden. Von großer Wirksamkeit würde hiebei allerdings auch die Qualification unserer Schiffsführer sein. Dieselben zeichnen sich zwar anerkannt durch Kenntnisse, Redlichkeit und Zuverlässigkeit aus. Ihnen geht aber bei ihrer theoretischen Bildung meistens die specielle Kenntniß im kaufmännischen Verkehre ab, wodurch andererseits die Schiffsführer mancher Nationen, z. B. der Dänen, Norweger, Griechen u. dgl. sich auszeichnen. Dieses liegt hauptsächlich darin, daß unsere Schiffsführer wegen Mangels an Mitteln sich wenig oder gar nicht an der Rhederei selbst betheiligen können. Es fehlt ihnen also meistens das eigne Interesse. Kann dieses durch eigne Betheiligung mehr erweckt werden, so würden sich auch bald für die Ostseehäfen mehr transatlantische Unternehmungen finden,

vorausgesetzt, unsere Rhederei hätte so zugenommen, daß sie in unsern Gegenden keine hinlängliche Beschäftigung mehr fände.

Wir wünschen und hoffen, daß die vorstehenden von uns entwickelten Ansichten von den Handelsstädten, welche mit uns ein gleiches Schicksal theilen, unterstützt und durch die für jeden Ort besonders passenden Motive erledigt werden, damit den preußischen Ostseehäfen wenigstens nicht dereinst der Vorwurf zur Last falle, daß sie die Nachtheile, welche ihnen bereitet worden, ohne Offenlegung ihrer Verhältnisse und mit Stillschweigen entgegengenommen haben. Möge es daher auch dem hohen Gouvernement gefallen, den Vorschlägen, welche auch selbst die Herren-Curie für zweckmäßig hält, Gehör zu geben, daß nämlich künftig über die Veränderungen des Zoll-Tarifs nicht allein die Industriellen der westlichen Provinzen, sondern auch die Kaufmannschaften der Ostseehäfen befragt und zur Erledigung solcher Fragen dieselben mitzugezogen werden.

Königsberg, am 11. August 1847.

VI.

Referat

über die Frage wegen der Differential-Zölle, den Herren Ältesten der Berliner Kaufmannschaft erstattet

von

F. C. H. Kupfer,

Kaufmanne und Mitgliede des Ältesten-Collegiums der Kaufmannschaft von Berlin.

Indem ich als Referent in der Frage über die Differential-Zölle die nachfolgenden Bemerkungen der nachsichtsvollen Beurtheilung meiner Herren Collegen unterwerfe, bitte ich um die Erlaubniß, Folgendes darüber vorausschicken zu dürfen.

Von einem practischen Kaufmanne, der, wie ich, vielfach durch Berufsgeschäfte gestört und behindert ist, und der daher Arbeiten solcher Art nur wenig Zeit widmen kann, wird man keine Behandlung des Gegenstandes erwarten dürfen, welche in Betracht seiner Wichtigkeit nach allen Seiten hin befriedigend wäre. Die nachfolgenden Mittheilungen sollen auch nur an die Stelle des mündlichen Vortrags treten, den ich in dem Collegio der Herren Ältesten über den Gegenstand zu halten aufgefordert war. Dieser würde zu viel Zeit erfordert haben; der jetzt gewählte Weg der Mittheilung war daher vorzuziehen. Ich habe mit Aufmerksamkeit und sogar mit Ausdauer fast alle die bedeutendsten Denkschriften und Brochuren gelesen, die über den Gegenstand erschienen sind, ihre Zahl ist groß, und man darf wohl sagen, daß schon eine Literatur über die Frage existirt. Auch manche Artikel in bedeutenderen Zeitungen, wie in der Weser- und in der Allgemeinen Augsburger Zeitung durfte ich nicht unberücksichtigt lassen.

Nachdem dies geschehen war, mußte ich mich darauf beschränken, den Inhalt dessen, was zu meiner Kenntniß gekommen war, nur in seinen wesentlichsten Momenten, großen Theils mit den eigenen Worten der Verfasser anzudeuten, zu schildern, welchen Eindruck dasselbe auf mich gemacht hatte, und mein eigenes unvorgreifliches Votum über die Frage auszusprechen, um auf diese Weise zu versuchen, ob es mir gelingen würde, meinen Herren Collegen, von denen es mehreren gänzlich an Zeit fehlen dürfte, sich durch Lesung der oben gedachten sämmtlichen Druckschriften genauere Kenntniß von den vielen Details, denen hier die Aufmerksamkeit zugewendet werden muß, zu verschaffen, die Fassung eines der Wichtigkeit des Gegenstandes angemessenen Beschlusses zu erleichtern. Gleichwohl dürfte die Lesung zweier dieser Denkschriften, der des Königlichen Handels-Amtes vom April 1845, und der Hamburger, welche im Juli 1847 erschienen ist, unerläßlich sein, wenn man ein einigermaßen richtiges Urtheil über die Frage gewinnen und abgeben will. Die Lesung dieser beiden Brochuren kann ich daher meinen Herren Collegen nicht dringend genug empfehlen. —

Ich habe mich zunächst mit der Denkschrift des *Königlichen Handels-Amtes* beschäftigt, welche großentheils alle die übrigen Schriften hervorgerufen hat. Sie erblickt die Grundlage zu einem nationalen System der Handelspolitik in einem Gesetz, welches denjenigen außereuropäischen Erzeugnissen eine Begünstigung in den Einfuhrzöllen zuwendet, die in Schiffen der Zollvereinsstaaten oder ihnen gleichgestellten Schiffen unmittelbar aus den Erzeugungsländern nach einem Hafen des Zollvereins oder nach einem Hafen seiner Vorländer von der Schelde bis zur Elbe gebracht werden. Ich kann zu meinem Bedauern kein günstiges Urtheil über diese Denkschrift abgeben. Sie möchte eine Arbeit sein, welche nicht frei ist von Irrthümern, und der vielleicht eine umfassendere Kenntniß von den wahren Verhältnissen des Großhandels, wie er namentlich in den größeren Seestädten betrieben wird, zu wünschen wäre. Ich will zur Motivirung meines Urtheils nur zweierlei anführen. Die Denkschrift spricht die Hoffnung aus, die Hansestädte würden geneigt sein, dem Differential-Zoll-System sich anzuschließen und die Einführung desselben zu erleichtern. Daß gerade das Gegentheil eintreten würde, war zu erwarten. Die Hanse-

städte*) können ein solches System nur mit Besorgniß und Mißtrauen betrachten, da ihre Stellung als Weltmärkte, so wie die Wichtigkeit und der Umfang ihres Eigen- und ihres Zwischenhandels dadurch auf das Entschiedenste gefährdet werden müssen. Der bloße Gewinn an der Spedition ꝛc. aber konnte natürlich von ihnen nicht, wie die Denkschrift meint, als ein hinreichendes Äquivalent für die zu entziehenden übrigen Vortheile, in deren Besitz sie durch den Freihandel gelangt sind, angesehen werden. Die Hamburger Denkschrift hat jedem Zweifel hierüber ein Ende gemacht.

Weiter behauptet die Denkschrift, das Differential-Zoll-System werde besonders zur Hebung der Rhederei des Zollvereins beitragen. Aber gerade in unsern Ostseehäfen, in Königsberg, Memel, Danzig und in Stettin, wo doch hauptsächlich preußisches Rhederei-Geschäft betrieben wird, befürchtet man die größten Nachtheile für dasselbe, wenn das Differential-Zoll-System eingeführt würde, und hat sich daher ausdrücklich gegen dasselbe ausgesprochen.

Das entschiedenste Gegentheil von jenem Memoire des Handels-Amtes ist die Hamburger Denkschrift. Sie ist mit so großer Sachkenntniß und so ausgezeichnet auch in Bezug auf die Form geschrieben, daß man Ursache hat, auf seiner Hut zu sein, um sich durch beide Vorzüge nicht bestechen zu lassen. Aber man darf auch seine Augen nicht vor der Wahrheit, die darin enthalten ist, verschließen, man ist gezwungen, sich vor der Macht der darin geführten Beweise zu beugen.

Die Schrift weist zunächst mit außerordentlicher Klarheit nach, daß es sich bei der vorliegenden Frage eigentlich um eine Nachahmung des Navigations-Acten-Systems handele, welches in England und später in Frankreich, Niederland, Spanien, Portugal, Belgien eingeführt worden ist, und sie giebt so der Frage erst den eigentlichen Standpunkt, über den die Vertheidiger der Maaßregel selbst zum Theil noch im Dunkeln geblieben waren. Die Denkschrift weist ferner nach, daß die Rhedereien der ebengenannten Länder durch das Navigations-Acten-System nicht zu größerer Blüthe gelangt sind, eine Bemerkung, die nach den angeführten Zahlen für gegründet erachtet werden muß. Sie zeigt fer-

*) Die Motive, welche einige Stimmen in Bremen veranlaßt haben, sich für die Frage auszusprechen, werde ich später beleuchten.

ner, daß Deutschlands Handelsmarine ohne Navigations-Acte oder Differential-Zölle in der That größer ist, als die von Frankreich, Holland, Belgien, Spanien und Portugal (d. h. jedes Land einzeln genommen), in welchen doch die Rhederei durch Gesetze, wie sie bei uns vorgeschlagen worden, geschützt ist; sie führt an, daß die deutsche Handelsmarine besser ist als die der genannten Staaten, daß sie sich in den letzten 10 Jahren ohne Differential-Zölle des transatlantischen Handels beinahe ganz bemächtigt, daß sie also gerade durch Freiheit einen bedeutenden Sieg über die beschützte Rhederei erfochten hat. Die Richtigkeit der folgenden Zahlenangaben muß dabei freilich vorausgesetzt werden. Nach der Denkschrift ist in den letzten 10 Jahren die Zahl der im transatlantischen Handel beschäftigten Schiffe deutscher und dänischer Flagge (bekanntlich fuhren früher viele Hamburger Schiffe unter dänischer Flagge; ob es jetzt noch der Fall ist, weiß ich nicht) von 50 bis auf 68 pCt., speciell die Hamburger Flagge von 32 auf 39 pCt. angewachsen, dagegen die Zahl der durch Navigations-Acten im Mutterlande geschützten von 28 pCt. auf 13 pCt. und speciell die englische Flagge von 25 pCt. auf 6 pCt. herabgesunken. Hier hat also das System des freien Handels in der Praxis einen Sieg erfochten, welchen in diesem Felde selbst die Theorie ihm kaum zu verkünden wagte.

Die Hamburger Denkschrift weist ferner nach, daß schon jetzt in Hamburg ein bedeutendes Übergewicht der directen Importation über die indirecte existirt, daß es also sehr zweifelhaft ist, ob die beabsichtigte Maaßregel nicht eher erschwerend als erleichternd auf die directe Importation, die man doch dadurch zu heben wünscht, wirken muß. Das Verhältniß der directen Importation zur Gesammteinfuhr war in Hamburg im Jahre 1845 folgendes: diese directe Importation belief sich im Verhältniß zur Gesammteinfuhr:

für	Rohzucker	auf	92	pCt.
"	Caffee	"	83	"
"	Baumwolle	"	55	"
"	Tabak	"	59	"
"	Reis	"	45	"
"	Häute	"	79	"
"	Farbehölzer	"	89	"

Der Werth der Gesammteinfuhr aus transatlantischen Plätzen betrug im Jahre 1845 in Hamburg 36,880,200 Mk., wovon nur für 3,129,700 Mk. zur sofortigen Durchfuhr declarirt worden sind, so daß man dem Hamburger Handelsstande, wie die Denkschrift meint, allerdings nicht den Vorwurf machen kann, Deutschlands unmittelbare Beziehungen mit fernen Welttheilen vernachlässigt zu haben.

Ganz Ähnliches gilt von Bremen; dort betrug im Jahre 1846 die directe Einfuhr

von	Tabak . . .	92	pCt.
„	Zucker . . .	90	„
„	Caffee . . .	87	„
„	Baumwolle	92	„

Ja selbst die preußischen Ostseehäfen zählen in Bezug auf den directen Handel nicht unbedeutend mit. Im Jahre 1845 betrug dort die directe Importation immer im Verhältniß zur Gesammteinfuhr:

für	Caffee . . .	43	pCt.
„	Rohzucker .	46	„
„	Tabak . . .	89	„
„	Reis . . .	23	„
„	Farbehölzer	69	„

Man hat gegen diese Zahlenangaben eingewendet, sie wären nicht ganz richtig, weil die in England gekauften sogenannten schwimmenden Ladungen zu der directen Importation mit hinzu gerechnet worden wären. Dieser Einwand ist aber nicht sehr erheblich. Einmal werden nach dem nördlichen Deutschland fast nur von Zucker schwimmende Ladungen verkauft, und da dies größtentheils für Rechnung preußischer Colonial-Zucker-Fabricanten geschieht, so werden sie in überwiegender Zahl nach Stettin dirigirt, wo die Kosten der Spedition billiger als in Hamburg sind. Hat also auch wirklich die Hamburger Denkschrift jene schwimmenden Ladungen mitgerechnet, so könnte höchstens die Angabe über die directe Zucker-Importation in Stettin eine etwas zu günstige genannt werden. Es zeigt sich aber auch hier sogleich, wie schwach die Argumente derjenigen sind, die durch Differential-Zölle den Verkehr im Allgemeinen beleben wollen. Was liegt denn daran, wem die schwimmende Ladung Zucker, die in das Zollvereinsgebiet importirt wird,

eigentlich gehört, oder wer der Verkäufer derselben ist? Aus Brasilien oder Cuba u. s. w. ist der Zucker direct verladen worden, auf wessen Namen oder für wessen Rechnung, ist vollkommen gleichgültig, es handelt sich für das Interesse des Zollvereinsgebietes nur darum, ob die Waare billig zu stehen kommt. Wer darauf Wichtigkeit legt, daß der preußische Zucker-Fabricant den Zucker direct in Brasilien, Cuba u. s. w. bestellen soll, der ist etwa ein ebenso einsichtsvoller National-Öconom, wie derjenige, der es für nachtheilig hält, daß durch den Handel das Geld außerhalb Landes geht. Dafür aber, daß der preußische Käufer eine Ladung Zucker billig kaufe, braucht keine Regierung weder durch Differential-Zölle noch durch andere Maaßregeln zu sorgen, das kann man dem Käufer selbst überlassen. Jeder einsichtsvolle Kaufmann weiß, daß man in unzähligen Fällen indirect billiger als bei directer Beziehung kauft. Man hat auch noch eingewendet, daß die Hamburger Denkschrift unzweifelhaft diejenigen aus transatlantischen Häfen kommenden Ladungen mit zur directen Importation gerechnet haben dürfte, die nur Consignations-Gut, entweder für Rechnung englischer oder transatlantischer Eigenthümer der Waare, gewesen sind. Die großen Hamburger Importations-Häuser machen bekanntlich sehr gern solche Consignations-Geschäfte *), sie lassen sogar darauf reisen, schicken Agenten aus, die in den transatlantischen Häfen ⅔ Vorschuß darauf zusichern müssen, und auf diese Weise kommt gewiß ein beträchtlicher Theil der directen Zufuhr nach Europa. Aber die Denkschrift war meines Erachtens auch ganz wohl berechtigt, diese Importation der directen Einfuhr zuzurechnen; da der Hamburger Vorschuß darauf macht, so ist sie sogar durch deutsche Geldmittel veranlaßt, und es zeigt sich auch hier wieder die Gleichgültigkeit des Namens oder der Nationalität der Besteller.

Die angeführten Zahlenangaben beweisen also sowohl in Bezug auf den directen Handel, wie auf die Rhederei, daß das, was man erst künstlich durch den Schutz der Zollmaaßregeln erlangen will, sich, soweit es die natürlichen Verhältnisse gestatten, längst naturgemäß un-

*) Der Handelsstand versteht bekanntlich unter Consignations-Geschäften solche Verkäufe, welche im Auftrage und für Rechnung der Eigenthümer der Waaren gemacht werden.

ter dem Schutz der Handelsfreiheit gebildet hat, und es ist beinahe wahrscheinlicher, daß die Ausdehnung beider Geschäftsbranchen von dem Verbleiben bei der Freiheit, als von dem Übergange zum Differential-Zoll-System erwartet werden darf. Die Frage, ob der directe Importhandel der Differential-Zölle bedürfe, beantwortet sich daher eigentlich von selbst mit Nein.

Man scheint hauptsächlich durch das Differential-Zoll-System dem Handel Hollands schaden zu wollen, von dem wir allerdings sehr viel Colonial-Waaren consumiren, während das directe Geschäft mit den holländischen Colonien uns, wie den meisten andern Völkern, durch die Zollgesetzgebung der Niederlande gänzlich abgeschnitten ist. Hier entsteht aber die Frage, ob ein Differential-Zoll zum Nachtheil der holländischen Colonial-Producte nicht allein unsern Consumenten schaden würde, ohne die Consumtion dieser Producte verdrängen zu können. Nimmt man z. B. an, der Zoll auf Java-Caffee würde um 1 Sgr. für das Pfund erhöht, so darf nicht bezweifelt werden, daß dessenungeachtet im Zollvereinsgebiete doch am meisten Java-Caffee consumirt werden würde, weil er von Geschmack ungleich reiner und besser ist, als der der meisten andern Sorten. Ebenso ist es mit dem Java-Zucker. Dieser ist zum Decken in den Fabriken unentbehrlich, und die preußischen Colonial-Zucker-Fabricanten sind nur dadurch im Stande, jetzt ein so vorzügliches Fabricat zu liefern, daß dieser Java-Zucker ihnen zu Gebote steht. Vor 3 Jahren besuchte ich in Paris der Reihe nach die bedeutendsten Zucker-Fabriken, um die dortigen Einrichtungen kennen zu lernen; man hatte die neuesten Verbesserungen in der Fabrication in Bezug auf das Maschinenwesen überall eingeführt, obgleich man im Allgemeinen gegen uns zurück war, aber in keiner Fabrik wurde mit Zucker gedeckt, überall noch nach alter Art, mit Thon. Ich erstaunte darüber Anfangs, und noch mehr, als mir der Disponent in einer Fabrik des verstorbenen Ministers Périer mittheilte, man habe Versuche mit der Zuckerdeckung gemacht, das Fabricat sei aber überall fehlerhaft geworden, habe bei den Käufern keinen Beifall gefunden, und man sei genöthigt gewesen, zu dem alten System zurück zu kehren. Der Grund liegt offenbar darin, daß in Frankreich Java-Zucker, der sich vorzüglich zum Decken qualificirt, wegen des hohen Differential-Zolles, mit dem

er belegt ist, nicht eingeführt werden kann. Eine Erhöhung desselben im Preise durch Differential-Zölle würde also offenbar nur unsere Consumenten unnützerweise belasten.

Auch die Hamburger Denkschrift nimmt in Übereinstimmung mit meiner Ansicht an, daß die Einfuhr von Java-Caffee in Deutschland unentbehrlich sei, und sie sagt in Bezug auf den Java-Zucker mit Recht, daß eine Erschwerung der Einfuhr desselben wahrscheinlich die Zucker-Fabriken in den Zollvereinsstaaten weniger leicht verschmerzen würden, als die Niederlande. Hier spricht sie sogar mit lobenswerther Unparteilichkeit; denn man weiß, daß die ungefähre jährliche Einfuhr von 40 bis 50 Millionen Pfund Java-Zuckers in Deutschland dem Eigenhandel Hamburgs mit Zucker einen empfindlichen Abbruch thut, eine Bemerkung, die auch von dem Java-Caffee gilt. Die Hamburger Denkschrift meint zwar auch, das Differential-Zoll-System werde den Colonial-Zucker-Fabriken des Zollvereins überhaupt nicht nützlich sein; in dieser Beziehung kann ich ihr aber nicht ganz beitreten. Wenn der Colonial-Zucker-Fabricant den Brasil-Zucker direct importirt zu etwa 4 Thlr. Steuer beziehen kann, während aller andere Zucker einer Steuer von 5 Thlrn. unterliegt, so wird er einer solchen Maaßregel in Bezug auf sein Interesse beistimmen müssen, weil sie ihm den Kampf mit dem so niedrig besteuerten Rübenzucker zu erleichtern scheint. Aber einmal habe ich, der ich Colonial-Zucker-Fabricant bin, über die Frage hier nicht einseitig von meinem particulären Standpunkte aus zu sprechen, dann aber ist es auch allerdings wohl möglich, daß die Maaßregel den Colonial-Zucker-Fabricanten nicht vollständig den erwarteten Vortheil bringen würde. Gewiß hätten wir den kleinen Unterschied von 1 Thlr. im Zoll zu theilen, erstlich mit dem Pflanzer in Brasilien, der sofort seine Waare höher hält, wenn sie in einem Lande durch Differenz im Zoll begünstigt ist*), und zweitens mit dem Rheder, der bei der directen

*) Hieraus folgt einfach, daß Differential-Zölle eigentlich mehr dem Bewohner des begünstigten Landes, als dem Bewohner des Landes zu gute kommen, welches diese Zölle bewilligt hat. Bei dem Brasil-Zucker hätte also offenbar der preußische Consument das zu bezahlen, was der Pflanzer in Brasilien mehr erhält. Da der preußische Consument freilich früher auch schon 5 Thlr. Steuer für Brasil-Zucker gezahlt hat, so läge der Unterschied eigentlich nur darin, daß früher die preußische

Fahrt höhere Frachten verlangen würde; einen grösseren Unterschied als 1 Thlr. im Zoll, etwa 2 bis 3 Thlr. würde wieder die Rücksicht auf die Staatseinnahme nicht zulassen, es ist also von einem solchen Differential-Zolle auch für das Interesse der preußischen Colonial-Zucker-Fabricanten wahrscheinlich nur wenig zu erwarten, ja es kann störend für sie sein, wenn zu Zeiten der Brasil-Zucker in England oder Hamburg billiger verkauft wird, als in Brasilien selbst. Denn für die indirecte Beschaffung des Brasil-Zuckers würde man ihnen den Differential-Zoll wahrscheinlich nicht bewilligen wollen*).

Staatscasse den Vortheil hatte, jetzt aber der Pflanzer in Brasilien. Dieser Unterschied ist auch keine Empfehlung für die Differential-Zölle.

*) Hier darf auch noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die directe Beziehung von Colonial-Waaren für den Händler im Zollvereinsgebiet im Allgemeinen auf Hindernisse stößt, die sehr störend, ja manchmal kaum zu beseitigen sein dürften. Caffee und Zucker können in der Regel direct nur in ganzen Ladungen bezogen werden; das wäre allenfalls ausführbar für die Colonial-Zucker-Fabricanten, die große Quantitäten zu beziehen und abzusetzen im Stande sind, wenn gleich es auch für sie zu Zeiten störend sein dürfte, wenn sie vorzugsweise auf die directe Beziehung angewiesen sind. Caffee aber wird von den Händlern im Zollvereinsgebiete in der Regel immer nur in kleineren Quantitäten von 50 Säcken an bezogen; müßten sie eine Ladung bestellen, so erforderte die Bezahlung derselben, da sie sich von 40 bis auf 60,000 Thlr. beläuft, ein größeres Geschäftscapital, was vorläufig den meisten fehlen dürfte. Vielleicht würden hier die größeren Banquiers ins Mittel treten, dadurch sänken aber unsere bisherigen Händler, die zur Zeit in Hamburg, England, überhaupt auf europäischen Plätzen ihren Bedarf frei und dem Absatz angemessen kauften, zur Rolle der Kleinhändler herab, sie würden nur die Krämer zweiter Hand, gewissermaßen die Subalternen jener Banquiers. Aber auch die Banquiers dürften schwerlich bei solchen Geschäften ihre Rechnung finden. Wer eine Ladung Caffee für den Absatz in Berlin z. B. bezieht, macht von Hause aus einen Geschäftsfehler, er hat vielleicht länger als ein Jahr daran zu verkaufen, weil das Quantum für den Berliner Markt zu groß ist, er verliert demnach in der Regel mehr an Zinsen, als der Gewinn an der Waare beträgt. Bezöge also ein preußisches Banquierhaus eine Ladung Caffee mit Differential-Zoll nach Bremen, so würde es nothwendig einen Theil davon in Bremen verkaufen lassen müssen, und in der Regel dabei verlieren, schon wegen der Ausgabe an Provision und Unkosten, die der Bremer, der für seine eigne Rechnung importirt, nicht zu tragen hat. In Stettin aber eine Ladung Caffee zu verkaufen, dürfte noch größere Schwierigkeiten haben, noch länger dauern als in Berlin. Auch hier gilt wieder: Jeder bleibe bei dem, worauf ihn die natürlichen Verhältnisse angewiesen haben.

Was Baumwolle betrifft, so wird in den deutschen Spinnereien in überwiegend großer Quantität Surate-Wolle verbraucht; dies würde aber trotz der Differential-Zölle, wenn sie nicht das Maaß von Prohibitiv-Zöllen erreichen, doch wenigstens für die nächsten Jahre von England zu beziehen sein.

Mit Recht weist die Hamburger Denkschrift, wo sie von dem Verhältniß des Zollvereinsgebietes zu England spricht, auch darauf hin, daß das gewöhnliche Geschrei von der Abhängigkeit Deutschlands von England in Handelssachen nur eine Thorheit ist. Wo England der Verkäufer von Colonial-Waaren ist, ist es abhängig von uns, gleich wie wir abhängig von ihm sind, wenn wir Getreide an dasselbe verkaufen. Überhaupt ist stets der Verkäufer abhängig vom Käufer. Jener will nämlich Producte oder Waaren absetzen, und dieser erscheint mit Geld, Wechseln oder mit solchen Waaren, die jener gebrauchen kann. Selbst wenn wir mit England oder Holland in Krieg geriethen, würden beide allenfalls uns die Zufuhr von Salpeter, überhaupt Schießbedarf, niemals aber die Zufuhr von Colonial-Waaren vorenthalten, sie thäten sich ja nur selbst Schaden dadurch.

Die Hamburger Denkschrift zeigt ferner, wie bedeutend der Absatz von deutschen Producten und Bodenerzeugnissen gerade nach England ist, und wie gleichgültig es erscheinen muß, ob wir den Havannah- oder Java-Zucker dadurch bezahlen, daß wir Getreide nach England, oder dadurch, daß wir deutsche Manufacturwaaren nach Havannah oder Surabaya schicken. Man kann ihr auch nur beipflichten, wenn sie sagt, daß die Ausfuhr von Bodenerzeugnissen wenigstens dieselbe, wenn nicht größere Wichtigkeit für die Gesammtheit einer Nation hat, als die Ausfuhr von Gegenständen der Industrie. Hier kommt die Denkschrift, ohne die Frage direct zu berühren, in das bekannte Gebiet der National-Oeconomie, von der sogenannten Handelsbalance. Man kann ihr nur Dank dafür wissen, daß sie dieser Chimäre, diesem von der Wissenschaft

---

Die directen Importations-Geschäfte sind im Allgemeinen passend für die Kaufleute in den Seestädten, für die handeltreibenden Bewohner des Innern nicht. Darum dürfte es doch sehr bedenklich sein, sich künstlich in Verhältnisse hinein zu zwängen, die für unsere Zustände und für unseren im Ganzen nur unbedeutenden Großhandel völlig unangemessen sind.

längst zu Grabe getragenen Schatten, der von Unkundigen auch in dieser Frage zur Schande unseres Jahrhunderts wieder heraufbeschworen wird, durch practische Beweise einige empfindliche Schläge mit auf die Reise giebt.

Der Apologie Hamburgs am Schlusse der Denkschrift in Bezug auf die deutsche Gesinnung, mit der es seine Geschäfte macht, will ich nicht widersprechen, hätte aber gewünscht, daß sie weggeblieben wäre. Niemand wird es Hamburg verargen können, wenn es auch bei dieser Frage sein eigenes Interesse zu Rathe zieht, die Frage ist ja überhaupt auch von unserer Seite lediglich eine Frage des Interesse. Es kommt nur darauf an, ob das Interesse Hamburgs mit dem der Gesammtheit des deutschen Zollvereins in der vorliegenden Frage übereinstimmend ist, und diese Frage muß meines Erachtens mit Ja beantwortet werden. Überhaupt sollte man sich bei Gegenständen so rein materieller Natur hüten, in das Gebiet der Phrasen und Phantasmen zu kommen. Aus Patriotismus macht schwerlich ein einziger Kaufmann oder Fabricant in Deutschland seine Geschäfte; er will gewinnen, und handelt Recht daran. Die sogenannten patriotischen Kaufleute sind meist alle eines frühzeitigen mercantilischen Todes erblichen. Der Industrielle, der in seinen Geschäften vorwärts kommt, nützt dem Gemeinwohl mehr, als wenn er ärmer wird. Wäre dies nicht wahr, so müßte man die jetzigen Banquerotte in England für ein der englischen Nation nützliches Ereigniß ansehen.

Ich muß mich auf diese Bemerkungen zu der Hamburger Denkschrift beschränken, und wiederholt die Bitte an meine Herren Collegen richten, sich durch eigene Lectüre von dem Inhalte derselben Kenntniß zu verschaffen, sie ist wahrlich geeignet, den Gesichtskreis in Fragen solcher Natur zu erweitern.

Ihr Resumé am Schlusse ist, daß das proponirte Differential-Zoll-System, mag man dasselbe als Beförderungsmittel des National-Wohlstandes, oder mag man es als Retorsionsmittel gegen fremde Staaten auffassen, seine Zwecke verfehlen wird, daß, was die ersteren und insbesondere die einzelnen hier in Betracht kommenden Zweige der Gewerbthätigkeit anlangt, die deutsche Rhederei im Vergleich mit ihrer

bereits errungenen Geltung sehr wenig, nach den Erfahrungen anderer Staaten zu urtheilen, gar nichts gewinnen wird,

daß ebenso unerheblich die Vermehrung der directen Einfuhr außereuropäischer Erzeugnisse sein wird,

daß dagegen der Einfuhrhandel im Ganzen sich vermindern,

daß der Zwischenhandel im höchsten Grade gefährdet werden wird,

daß die deutschen Weltmärkte, statt an Bedeutung zu gewinnen, dieselbe zum großen Theil einbüßen werden, und

daß mit dieser Einbuße in gleichem oder in noch höherem Maaße der Ausfuhrhandel und (was dasselbe ist) die deutsche Industrie einer Gefahr ausgesetzt wird, welche mit der in weiter Ferne in Aussicht gestellten Vermehrung des Absatzes ihrer Erzeugnisse jenseits des Oceans in gar keinem Verhältniß steht,

daß endlich, was die Erlangung günstigerer Bedingungen für deutsche Schiffe und für Einfuhren aus Deutschland in andere Staaten, oder die Erkämpfung größerer Handelsfreiheit anlangt, ein solcher Kampf für uns um so gefährlicher ist, als den für uns wichtigeren Handelsstaaten gegenüber die Waffen ungleich sind, der Erfolg im höchsten Grade zweifelhaft bleibt, und Deutschland, wenn es wirklich zu dem zweischneidigen Schwerte der Retorsionsmaaßregeln greifen wollte, viel leichter sich selbst als den Gegner verwunden würde.

Hinsichtlich der anderen Denkschriften, über welche ich Ihnen noch Bericht zu erstatten habe, werde ich mich kürzer fassen können, da sie im Allgemeinen von viel geringerer Bedeutung sind als die beiden, von denen so eben die Rede gewesen ist.

Die Denkschrift des Breslauer Handels-Vorstandes spricht sich für die Differential-Zölle aus; sie hat es sich sehr bequem gemacht, da sie sich damit begnügt, einige Behauptungen über die günstigen Wirkungen solcher Zölle für die deutsche Industrie überhaupt mit großen Buchstaben zu proclamiren, während sie die Beweise für ihre Behauptungen überall schuldig bleibt.

Die Denkschrift des Königsberger Handels-Vorstandes erklärt sich gegen die Differential-Zölle wie gegen Schutzzölle überhaupt, und sie schildert mit lebhaften Farben die Besorgnisse, zu denen das Differen-

tial-Zoll-System den Rhedern der Ostseehäfen, hinsichtlich unserer Schifffahrtsverhältnisse zu England, und hinsichtlich der Getreideausfuhr der Ostseeprovinzen Veranlassung giebt.

Die „Ernste Bedenken über die bei dem Vereinigten Landtage eingebrachte Differential-Zoll-Petition, ausgesprochen durch Mitglieder der kaufmännischen Corporation in Stettin" bestechen zwar wenig durch ihre Form, enthalten aber einige beherzigenswerthe practische Wahrheiten, denen man seine Zustimmung nicht versagen kann. Sie sprechen sich ebenfalls entschieden gegen die Differential-Zölle aus.

Von einigen anderen Schriften, die theils für, theils wider die Maaßregel sind, wie z. B.

1) Über Differential-Zölle im Verhältniß des deutschen Zollvereins zu andern Ländern, von H. L. B. Frankfurt a. M. Liter. Anstalt, 1847;
2) Bemerkungen, betreffend die Schutz- und Differential-Zölle, so wie die Verhandlungen der Herren-Curie über eine Revision des Zoll-Tarifs unter Zuziehung von Sachverständigen, von dem Landtags-Abgeordneten H. B. Abegg in Danzig;
3) Der deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund, Verfasser A. Duckwitz in Bremen, bei J. G. Heyse daselbst;
4) Die deutsche Küste und das Binnenland oder Deutschlands Handelsflagge um das Jahr 1846. Von Georg Wilhelm Öhlrich. Hamburg, Verlags-Comtoir, 1847;
5) Quid faciamus nos? No. II. Differential-Zölle? Schifffahrtsgesetz? Beitrag zur Beantwortung dieser Fragen von Dr. C. W. Ascher;

will ich, um nicht zu weitläuftig zu werden, bloß Erwähnung machen, ohne auf eine Beurtheilung derselben einzugehen.

Es ist merkwürdig, daß man auch in Frankreich anfängt, auf die Frage sehr aufmerksam zu werden. In der Revue des deux mondes, 20ster Theil, 1. November 1847. 3e livraison, findet sich ein Artikel, der von unsern Staatsmännern gelesen zu werden verdient. Seite 516. Hambourg et le Zollverein. Nouvelles Tendances de l'Union Douanière par Alexander Thomas. Der Verfasser beginnt mit den

Worten: „Nous possédons entre toutes les nations européennes le privilège unique d'ignorer autant que possible les choses de l'étranger,“ zeigt sich aber ziemlich gut unterrichtet. Offenbar hat er Mittheilungen aus französischen Ministerien bekommen, er weiß sogar Manches von der Meinungsverschiedenheit, welche wegen der Frage unter preußischen Staatsmännern selbst, die er namentlich anführt, geherrscht haben soll. Wir begegnen den Namen v. Düsberg, Kühne, v. Rönne, v. Patow, und wenn auch so manchem Urtheil nicht beigestimmt werden kann, wenn man sich von einzelnen sogar mit Widerwillen wegwenden muß, so geht doch aus diesem Aufsatze hervor, wie man jenseits des Rheins bemüht gewesen ist, Erkundigungen einzuziehen. Ob der Verfasser derselbe Thomas ist, der bei der Eröffnung des Vereinigten Landtages in Berlin gewesen sein und jene bekannten auffallenden Artikel an das Journal des Débats geliefert haben soll, weiß ich nicht.

Als Probe der Auffassungs- und Darstellungsart des Verfassers liefere ich folgende Übersetzung einer Stelle, in welcher er sich über die Stimmen aus Bremen vernehmen läßt, welche für die Differential-Zölle gewesen sind. Dies giebt mir zugleich Veranlassung, meine eigene Ansicht über diese Bremer Bestrebungen mit kurzen Worten anzudeuten.

„Das Bezeichnendste in der gegenwärtigen Krisis ist, daß das Signal dazu aus Bremen gekommen ist. Bremen ist es, welches zuerst mit der Handelsfreiheit, von welcher die ganze Wohlfahrt Hamburgs ausgeht, wohlfeil gewesen zu sein scheint, um die Einführung einer Ordnung der Dinge zu erleichtern, die ihm vielleicht speciell nützlicher sein würde; Bremen ist es, welches den Gedanken ins Leben gerufen hat, mit dem man jetzt den Zollverein umbilden will, den Gedanken, an die Stelle des Freihandels und des Schutzprincips das gemischte Princip der Differential-Zölle zu setzen. Wenn man die Protectionisten zu dieser Doctrin bekehrte, so verursachte man ihren Fortschritt zur Freiheit; wenn man die Freihandelsmänner einlud, dafür zu stimmen, so veranlaßte man ihren Rückschritt zum Schutzsystem. Bremen, welches mit gutem Vorbedachte diesen Rückschritt wagte, versetzte auf diese Weise die dem Zollverein nicht beigetretenen Staaten

und ganz besonders die große Hansestadt (Hamburg) in eine in den Augen Deutschlands noch schwierigere Stellung. Man hat nichts gespart, was zur Isolirung oder Niederlage Hamburgs beitragen konnte."

„Von 1839—1844 ist die herrschende Tendenz der Magistratspersonen in Bremen beständig gewesen, in Deutschland das System der Differential-Zölle zum Schutz der deutschen Flagge zu verbreiten. Die ursprüngliche Idee davon gehört dem Bürgermeister Smidt, der nicht ermangelte, sie an den Höfen von Hannover, von Oldenburg und selbst von Berlin zu predigen. Hannover schien damals besonders davon eingenommen zu sein, aber die öffentliche Aufmerksamkeit wurde bald noch lebhafter durch gewisse Bremer Denkschriften ergriffen, welche seitdem alle resumirt worden sind, in einer Schrift des Senator Duckwitz, der der Frage eine cathegorische Stellung gab. Diese Schrift unter dem Titel: „Der deutsche Schifffahrts- und Handelsbund," drückte klar die Absichten Bremens aus. Diese großmüthigen Hanseaten wollten nicht, daß ihr freier Handel durch eine radicale Revolution umgestürzt werden sollte, es handelte sich lediglich darum, einen Zweig desselben einigen Formalitäten zu unterwerfen; die Einfuhr in fremden Schiffen und aus Entrepôts sollte mit einer gewissen Abgabe belastet werden, zu Gunsten der Importationen, welche direct aus den transatlantischen Regionen auf nationalen Schiffen kommen würden. Die Hauptsache in der Angelegenheit bestand indessen darin, daß in Bremen ein General-Depôt für die deutsche Industrie gebildet werden sollte, wo die Waaren einmal eingegangen, nicht als aus den Grenzen des Zollvereins herausgegangen angesehen werden sollten, um so nöthigenfalls ohne Kosten zurückkehren zu können. Auf diese Weise sollte der Zollverein das Bremer Gebiet ganz so anwenden, als wenn Bremen ihm gehörte. Wenn Bremen auf Grundlage der Differential-Zölle unterhandelte, so mußte der Beitritt Hamburgs folgen. Hamburg konnte sich gegen Deutschland von dem Augenblicke an, wo dieses festen Fuß an der Nordsee gefaßt haben und Hamburg, das fremde Entrepôt, durch das große nationale Entrepôt in Bremen gebändigt haben würde, nicht mehr vertheidigen. Die Hamburger Commissionaire waren ruinirt, wenn sie hartnäckig fortfuhren, gegen die Auflage zu ringen, die ihre Expeditionen belasten, und

um eben soviel den directen Eingang der transatlantischen Producte in den privilegirten Hafen des Zollvereins erleichtern sollte. Holland selbst und Belgien mußten sich vereinigen, um den schweren Stoß dieser Differential-Zölle zu vermeiden. Man versteht jetzt vielleicht den Eifer dieses von Bremen kommenden deutschen Patriotismus."

Diesen Bemerkungen des französischen Verfassers habe ich nur wenig hinzuzufügen. Derselbe hat offenbar Recht. Von dem Anfange an, wo ich mich mit der Frage beschäftigte, haben die Stimmen aus Bremen für die Maaßregel Mißtrauen bei mir erregt. Der Neid zwischen zwei bedeutenden Handelsstädten ist so unvertilgbar, wie der zwischen zwei berühmten Ärzten. Bremen, das besonders auch mit Eifersucht auf den holländischen Handel sieht, hat eine isolirte Lage, es hat nur für einen kleineren Theil von Deutschland als Handelsstadt Wichtigkeit, und kann auf natürlichem Wege niemals ein so bedeutender europäischer, ja Welthandelsplatz werden als Hamburg, das durch die Elbe mit dem Herzen von Deutschland, durch das Meer mit der ganzen Welt in Verbindung steht. Die Weser ist, soweit es Handelsbeziehungen betrifft, nicht so unbedeutend wie die Oder, aber doch auch lange nicht so bedeutend wie die Elbe. Die Idee lag daher nahe, durch ein künstliches Mittel zu versuchen, was auf dem natürlichen Wege niemals zu erreichen gewesen wäre. Dieses künstliche Mittel würde aber Deutschlands Consumenten ziemlich theuer zu stehen kommen, wenn die Idee wirklich ins Leben treten sollte. Ein großer Theil von Deutschland macht jetzt mit Bremen wegen seiner isolirten ungeeigneten Lage nur selten Geschäfte. Sachsen, Brandenburg, Schlesien, Pommern rc. müssen die Waaren, die sie zuweilen in Bremen kaufen, über Stettin beziehen, also auf einem Ummwege und mit doppelter Fracht und Speditionsgebühren. Die Waare wird dadurch vertheuert, und der Differential-Zoll würde auch hier so ziemlich darauf gegangen, also wirkungslos geworden sein, wenn Bremen der Hauptthandelsplatz geworden, und wenn ganz Deutschland gezwungen worden wäre, seine Geschäfte hauptsächlich und vorzugsweise mit Bremen zu machen. Den Hauptvortheil bei der ganzen Sache hatte lediglich Bremen, und insofern war der Plan schlau genug angelegt. Jene Herren in Bremen werden aber erlauben, daß man ihre Politik durchschauen darf.

Was mein eigenes Votum in der Frage betrifft, so wird dasselbe meinen Herren Collegen nach den vorhergegangenen Bemerkungen nicht zweifelhaft sein können. Die von den Gegnern der Differential-Zölle angeführten Gründe scheinen mir so bedeutend, so überwiegend, daß ich diesen Gegnern der Maaßregel mit voller Überzeugung beitreten muß. Vor allen Dingen aber scheint es mir jetzt für unsere besondern deutschen Verhältnisse noch viel zu früh, solche Maaßregeln einführen zu wollen. Daß von dem Erhabenen zum Lächerlichen nur ein Schritt ist, muß in der Politik, von der ja die Handelspolitik nur ein Zweig ist, nicht unberücksichtigt gelassen werden. Wie der Einzelne wohl thun wird, nicht über seine Kräfte zu gehen, so muß auch ein Staat bei seinen handelspolitischen Maaßregeln seine besondere Lage und seine Macht wohl zu Rathe ziehen. Es handelt sich hier um Maaßregeln, welche die Seeschifffahrt, die Concurrenz mit andern Nationen auf dem großen Weltmeere betreffen, und wir sind noch nicht im Besitz auch nur eines Schattens von einer Kriegsmarine. Ich will gegen unsere vortreffliche Amazone so galant als möglich sein, aber diese eine hölzerne Jungfrau dürfte uns im Fall der Noth schwerlich hinlänglichen Schutz gewähren. Überhaupt ist die Frage eine solche, die eine Seemacht, nicht eine Landmacht, eine Nation, die starken Seehandel treibt, nicht eine solche, die daran wegen ihrer Entfernung von der Seeküste nur geringen Antheil nimmt, in Erwägung zu ziehen hat*). Deutschland hat angefangen, auch auf dem Gebiete der Fabrik-Industrie Fortschritte zu machen, ich tadele dies nicht, bin vielmehr darüber sehr erfreut, und glaube, daß es nicht still stehen, daß es vielmehr fortschreiten müsse.

*) Daß sich in der Beschränkung erst der Meister zeigt, gilt nicht allein für die Kunst, sondern ganz besonders auch für die Politik. Preußen ist überhaupt eine Landmacht, es muß auf der See keine Rolle spielen wollen, so lange es keine Häfen an der Nordsee besitzt. Unsere Ostseehäfen in ihrer isolirten Lage sind nicht geeignet, das Bestreben hervorzurufen, auch als Seemacht zu glänzen. Was von Preußen gilt, darf auch wohl von Deutschland überhaupt, d. h. soweit es dem Zollvereine beigetreten ist, gesagt werden. Wenn Deutschland unter einer Regierung stände, so wäre es berufen, auch eine starke Kriegsmarine zu unterhalten, und dann an dem großen Welthandel entscheidenden Antheil zu nehmen. Bei den vielen Regierungen aber, die doch nun einmal vorhanden sind, kann davon meines Erachtens mit Aussicht auf Erfolg nicht die Rede sein.

Aber einer Riesenmacht in diesem Felde gegenüber, wie der englischen, dürfte der Wahlspruch „Festina lente“ sehr zu empfehlen sein. Eine Maaßregel, wie die vorgeschlagene, mag man in Erwägung ziehen, wenn man schon eine bedeutende Macht im Gebiete der Industrie ist; aber man fange nicht damit an, wenn man es erst werden will. Man fange nicht mit dem an, was an das Ende gehört. Wir befriedigen mit unserer Fabrik-Industrie in allen Branchen noch nicht einmal den innern Markt, den Markt für unsern Bedarf, wie können wir schon, abgesehen von der Bedenklichkeit oder Gefährlichkeit der Maaßregel überhaupt, von dem möglicherweise sehr geringen Erfolg oder gar der Schädlichkeit derselben, einen entscheidenden Entschluß hinsichtlich der Ausfuhr fassen wollen? Wie vorsichtig verfährt in dieser Beziehung das mächtige Rußland. In aller Stille sucht es zu einer Kriegsmarine erster Größe zu gelangen, aber noch nie ist es bisher dem gewaltigen Nebenbuhler zur See irgend feindselig gegenüber getreten. Es fühlt, daß es ihm auf diesem Gebiete noch nicht gewachsen ist*).

Ich denke aber auch, daß glücklicherweise die beabsichtigte Maaßregel in Deutschland wegen seiner vielen Regierungen gar nicht auszuführen sein wird. Ließen sich auch die Regierungen des Zollvereins in Übereinstimmung bringen, wie wenig ist dies von den andern Gouvernements zu erwarten, die dem Zollverein noch nicht beigetreten sind. Diese erscheinen aber gerade als die wichtigsten in der vorliegenden Frage, weil sie im Besitz der Meeresküste sind. England hat Schifffahrtsverträge mit Hannover, mit Mecklenburg, mit Oldenburg und mit den Hansestädten. Diese müßten sofort gekündigt werden, wenn die genannten Staaten dem Differential-Zoll-System sich anschließen sollten. Daß sie dazu nicht geneigt sind, geht schon aus der Hamburger Denkschrift hervor. Bei Hannover ist die sofortige Kündigung sogar unmöglich, weil der britisch-hannöversche Vertrag die Clausel enthält,

*) Daß ich, indem ich hier Rußlands Vorsicht lobe, nicht auch seiner Handelspolitik das Wort reden will, wird kaum der Bemerkung bedürfen. Es hat ein vollständiges Prohibitiv-System, und nur eine sehr unbedeutende Handelsmarine. Eine Kriegsmarine ohne Handelsmarine, die dazu die Matrosen bildet und hergeben muß, mag allerdings ein bedenklicher Besitz genannt werden; aber ein solcher Besitz ist immer noch besser, als gar keiner.

daß er vor 1854 nicht gekündigt werden kann. Derselbe Vertrag enthält auch die Bestimmung, daß beide contrahirende Staaten sich gegenseitig verpflichten, den Unterthanen irgend eines andern Staats keine Verminderung von Abgaben, noch Vergünstigungen, Vorrechte oder Freiheiten irgend einer Art in Bezug auf Handel und Schifffahrt zu bewilligen, welche nicht sofort auch auf die Unterthanen des andern contrahirenden Staates ausgedehnt werden (jedoch wenn die Bewilligung an Bedingungen geknüpft war, gegen Leistung einer möglichst gleichkommenden Vergütigung) *). Es kann also kaum zweifelhaft sein, daß das Königreich Hannover die englischen Schiffe bis 1854 denen der deutschen Staaten vollkommen gleichstellen müßte, und nur die indirecte Einfuhr außerenglischer Waaren aus englischen Häfen, ohne Rücksicht auf die Flagge, unter der sie importirt worden, würde nicht unter jene Clausel fallen, also auch von Hannover mit Differential-Zöllen belegt werden können. Wie ließe sich aber solche Verschiedenheit mit der Gleichmäßigkeit vereinigen, die bei der beabsichtigten Maaßregel eine Lebensbedingung, mit einem Schifffahrtsbunde, von welchem in dem bekannten Programme vom 6. März 1847 die Rede ist? Gerade in Beziehung auf den wichtigsten Staat, nämlich England, dessen Schifffahrtsgesetze der deutschen Rhederei den meisten Anlaß zur Klage geben, würde, wie die Hamburger Denkschrift mit Recht bemerkt, die ganze Retorsion sich darauf beschränken, die Einfuhr nicht englischer Producte aus England in deutsche Häfen mit einem Aufschlagszolle zu belasten, weil man nicht gleich von vorn herein in dem größten der deutschen Nordseehäfen andere Grundsätze wird befolgen wollen, als in den übrigen, weil also, was in dieser Beziehung in Hannover Rechtens ist, es auch in den übrigen Vereinsstaaten werden müßte.

Wahrlich an der glücklichen Durchführung dieser Maaßregel, an

*) Dieser Theil des Vertrags lautet wörtlich: „Sa Majesté la reine du royaume uni de grande Bretagne et d'Irlande et sa Majesté le roi de Hanovre s'engagent mutuellement à n'accorder aux sujets de quelque état, que ce soit aucune diminution de droit, aucune faveur, aucune franchise en matière de commerce et de navigation, sans l'étendre en même temps aux sujets de l'autre partie actuellement contractante. Cette extension se fera gratuitement ou sous condition, selon que les avantages accordés par l'une des hautes parties contractantes à d'autres états seront ou gratuits ou conditionels."

der Vereinigung so vieler verschiedener Interessen würde auch das Talent und die Energie des gewandtesten, des muthigsten Staatsmanns scheitern. Um dieselbe zu Stande zu bringen, würde, da so viele gordische Knoten zu lösen sind, viel mehr das Schwert des Eroberers, als der Weg der Unterhandlungen nöthig sein; daß in Europa aber die Eroberer zur Zeit keine Rolle zu spielen berufen sind, wird keines Beweises bedürfen. Ja, ich darf noch weiter gehen. Es ist nicht unmöglich, daß die Maaßregel, wenn sie wirklich durchgeführt würde, sich nach einiger Zeit als unheilbringend erwiese, und daß sie wieder zurückgenommen werden müßte. Dann aber würde die ganze Angelegenheit gewissermaßen das Ende einer Don Quixotiade genommen haben.

Gesetzt aber, die Maaßregel zurück zu nehmen, würde viel größere Schwierigkeiten haben, als sie einzuführen, was sollte dann geschehen? Im Zollverein hat jeder Staat, sofern er stimmberechtigt ist, mit dieser Stimme so viel Gewicht in die Waage zu legen, als der andere. Veränderungen im Systeme können nur durch Unanimität eingeführt werden. Wenn nun das Differential-Zoll-System angenommen wäre, so könnte eine einzige Stimme, z. B. Baden oder Hessen hindern, daß es wieder aufgegeben würde. Preußen soll sich nun dazu hergeben, eine so tiefeinschneidende Änderung eintreten zu lassen, durch die sein Seehandel und seine Häfen, die auf das Entschiedenste protestiren, gefährdet werden können, und soll es dann von dem guten Willen aller seiner Zollverbündeten abhängen lassen, ob man es wieder von der freiwillig übernommenen Fessel befreien wolle! Das würde doch in der That nicht staatsmännisch sein.

Jene Unanimität bei der Abstimmung ist aber als ein nothwendiges Lebensrequisit für den Verein zu betrachten, und man kann den Herren Doctoren nicht beipflichten, die statt dessen die Sachen nach Stimmenmehrheit abmachen wollen, um zur Ausführung ihrer utopischen Träume zu gelangen.

Eine Erwägung scheint mir hier auch noch Platz greifen zu müssen; daß sie speciell mein Vaterland Preußen betrifft, raubt ihr nichts an Kraft. Da die andern Staaten, welche zum Zollverein gehören, jetzt mit Preußen in Bezug auf Handelsinteressen vereinigt sind, so läßt sich hoffen und erwarten, daß sie auch im Kriege und in Fällen der

Noth von nun an zu ihm stehen werden, wie es mir seinerseits in Bezug auf sie dazu verpflichtet scheint. Die Verpflichtung ist meines Wissens nach der Bundes-Acte sogar wechselseitig. Die Engländer sind eine der preußischen stammverwandte Nation und bisher in Kriegen immer ihre treuen und zuverlässigen Bundesgenossen gewesen. Preußen könnte einmal wieder angegriffen werden, oder doch von der Anmaßung der beiden mächtigen Staaten, zwischen denen es liegt, zu leiden haben. Für solche Fälle einen treuen Bundesgenossen zu haben, ist eine gute Sache. Die Verletzung eines solchen wäre zu rechtfertigen, wenn es sich um eine ganz unzweifelhafte, höchst wichtige Maaßregel für unser Gesammtwohl handelte; wegen des Differential-Zoll-Systems, dessen glückliche Wirkung noch keineswegs erwiesen ist, kann ein vorsichtiger Rathgeber der Krone, wenn die Frage in die höheren Instanzen kommt, schwerlich dafür stimmen, daß das gute Vernehmen mit dem alten Bundesgenossen durch einen solchen Act der Feindseligkeit gestört werde*).

Schon oben habe ich erwähnt, daß die Rücksicht auf die Staatseinnahme die Bewilligung bedeutender Differential-Zölle nicht zulassen wird, daraus folgt aber, daß wir auch von den Ländern, denen wir solche Begünstigungen zugestehen, kein bedeutendes Äquivalent für un-

*) Lord Palmerston an den Grafen von Westmoreland:

Foreign office, 11. Mai 1847.

„Le gouvernement anglais sait que le but réel de ceux des états du Zollverein qui travaillent à empêcher le renouvellement du traité de 1841 est de préparer ainsi les voies à l'introduction d'un système de droits différentiels dirigé contre la marine anglaise, lequel système ne pouvait se réaliser tant que ce traité restait en vigueur. Le Zollverein, d'après toutes les conjectures, espére obtenir des états maritimes de l'Allemagne du nord qu'ils accepteront ces droits différentiels. Il ne sera point difficile à votre seigneurie de montrer, que les gouvernements contre lesquels on dirige de pareils droits peuvent toujours y répondre par des mesures équivalentes; que les relations commerciales qui doivent toujours être fondées sur des principes de concessions et de bienveillance mutuelle peuvent de cette manière se transformer en un conflit de réglemens hostiles; qu'entre deux états divisés par un tel conflit, celui-là doit en souffrir le moins dont les ressources commerciales sont le plus étendues.

Le gouvernement anglais croit avoir donné des preuves suffisantes, que c'est là un conflit dans lequel il ne souhaitait pas d'entrer."

fere Producte und Fabricate erwarten können. Die Maaßregel würde also von vorn herein wieder eine halbe sein, und halbe Maaßregeln sind bekanntlich keine guten.

Eines Bedenkens hat die Hamburger Denkschrift muthmaaßlich aus Rücksichten der Bescheidenheit nicht Erwähnung gethan, der Preuße ist deshalb um so mehr verpflichtet, darauf aufmerksam zu machen. Die größere Macht hat unstreitig mehr Einfluß, sie wird auch mehr gefürchtet als die kleinere. Es ist also kaum zu erwarten, daß die Unterhandlungen des Zollvereins mit den transatlantischen Staaten oder mit den europäischen Regierungen, die im Besitz von Colonien sind, wegen günstiger Handelsverträge irgend bedeutenden Erfolg haben werden. Einige Furcht vor dem mächtigen England, das gefährlich werden kann, wird immer vorherrschend sein, und leicht wird es diesem gelingen, die Anstrengungen unserer Diplomatie scheitern zu machen *). Hier wären vielleicht allein die nordamerikanischen Freistaaten auszunehmen, da sie unter den übrigen jenseits des Meeres die mächtigsten und unabhängigsten sind, und doch ist schon der erste Versuch wegen eines Handelsvertrages auch mit ihnen kein glücklicher gewesen.

Ich darf hier abbrechen und überlasse nun meinen Herren Collegen, ob sie meiner Ansicht über die Differential-Zölle beitreten können oder nicht.

Aber ich kann von dem Gegenstande nicht scheiden, ohne noch so kurz und gedrängt als möglich einige verwandte Fragen zur Sprache zu bringen, die mir auf dem Herzen liegen und die auch schon die Thätigkeit der Herren Ältesten vielfach in Anspruch genommen haben.

Als Deutscher, als Bewohner des Zollvereinsgebietes, kann ich kein Freihandelsmann quand-même sein. Ich erwähnte schon oben, Deutschland müsse fortschreiten in der Fabrik-Industrie, weil Stillstand überhaupt Rückgang ist. Es hat aber auch andere Gründe dazu. Unser Proletarierthum wächst, der Eisenbahnarbeiter, die wir mit der Zeit zu entlassen haben werden, sind nicht so viele, als in England; aber es wird überhaupt für die wachsende Masse der arbeitenden Classe

*) In Brasilien, worauf es besonders abgesehen ist, hat die Regierung in den Kammer-Verhandlungen ausdrücklich ausgesprochen, daß sie kein Differential-Zoll-System wolle.

noch zu wenig Arbeitslohn in Deutschland producirt und consumirt. Englands Übergewicht über andere Länder, sein Reichthum, wenn man so will, besteht eben darin, daß dort so außerordentlich viel Arbeitslohn jeglicher Art producirt und consumirt wird; dafür also müßte gesorgt werden, immer aber unter der Bedingung, daß nur nach dem Erreichbaren gestrebt werden sollte.

Es ist aber auch in solchen erreichbaren Dingen im Innern Deutschlands, Preußens noch außerordentlich viel zu thun.

Unter diesen Umständen beklage ich mit tiefem Schmerze, daß unsere Regierung sich noch immer sträubt, für diejenigen Gegenstände, welche das Inland ebenso billig, als das Ausland produciren kann, einen stärkeren und angemessenern Schutzzoll zu bewilligen. Dies wäre zu wünschen, weniger vielleicht im Interesse der Fabrik-Industrie, als im Interesse des Proletarierthums, und wenn dadurch nicht allein die Wohlfahrt der arbeitenden Classe, sondern auch die des Mittelstandes überhaupt gehoben würde, so dürfte das nicht zu beklagen sein. Es ist ein Irrthum, wenn man glaubt, daß die Consumenten auf die Dauer darunter leiden, wenn Schutzzölle auf die **oben bezeichneten Gegenstände** bewilligt werden, sofern nur, was doch in Preußen der Fall ist, Gewerbefreiheit herrscht, die die Preise im Innern für die Consumenten herunterdrückt. Für Gegenstände, die das Ausland wegen seiner climatischen oder andrer Vorzüge **billiger**, als das Inland produciren kann, Schutzzölle zu bewilligen, muß dagegen wegen der vermehrten Ausgabe für die Consumenten, als ein handelspolitischer Fehler erscheinen. Es ist ferner ein Irthum, wenn man glaubt, daß eine starke Fabrik-Industrie in den bezeichneten Gegenständen bestehen kann ohne Schutz gegen das Ausland, ohne die Barrière (und weiter ist der Schutzzoll nichts), welche die Mitbewerbung des Auslandes abhält; es ist der beklagenswertheste Irrthum, wenn man glaubt, daß eine solche Barrière nicht nöthig sei, wenn das Inland ebenso billig als das Ausland produciren könne. Ich rechne zu jenen Gegenständen zunächst Twiste, Wollen- und Leinenwaaren. Zeigte sich, daß im Anfange, wo die Preise wohl etwas höher gehen und den Fabrikanten wegen der noch nicht hinlänglichen Concurrenz (die aber bald eintreten würde) ungewöhnlichen Gewinn bringen könnten, auf baumwollene

gewebte Waaren, der Exportation wegen, ein Rückzoll nöthig wäre, nun so werden doch unsere Staatsmänner, deren wir so ausgezeichnete besitzen, nicht vor der keineswegs außerordentlichen Aufgabe zurückschrecken, einen Rückzoll zu normiren, der angemessen wäre, ohne der Staatseinnahme bedeutenden Abbruch zu thun. Die Zoll-Verwaltung hat es ganz vortrefflich verstanden, bei der Ausfuhr von raffinirtem Zucker einen Rückzoll solcher Art herauszufinden, der die Exportation möglich macht, und nebenher der Staatseinnahme nicht nur nicht schadet, sondern ihr noch einigen, wenn auch nicht ansehnlichen Gewinn bringt, und dasselbe sollte bei baumwollenen Geweben unmöglich sein?

Eine solche Maaßregel wäre ein Entschluß, eine Handlung im eigenen Hause, die keine andre Nation vernünftigerweise übelnehmen könnte; England am wenigsten, da es Jahrhunderte lang ebenso verfahren ist. Auch hat es ja bis jetzt es ruhig mit ansehen müssen, daß wir unsere Calico's, unsern raffinirten Zucker, unsere Cigarren ꝛc. selbst fabriciren, damit den Markt im Innern versorgen und exportiren was wir können, es würde also auch sich darin finden müssen, wenn wir im wohlverstandenen eigenen Interesse weiter gehen. Was die Baumwollen-Märkte betrifft, die nöthig wären, wenn das Spinnereigewerbe in Deutschland sich höbe, so können wir darüber ganz ruhig sein. Der Handelsstand wird dafür sorgen, daß Baumwolle zu haben ist, auch ohne Bewilligung von Differential-Zöllen.

Jeder verständige Unterthan kann der preußischen Regierung nur dankbar dafür sein, daß sie sich nicht in ein Ultra-Prohibitiv-System hineindrängen lassen will. Das wäre ein Kreis, aus dem ohne die schmerzlichste Verletzung von Privatinteressen kaum wieder herausgetreten werden könnte. Und welchen Schaden thäten wir uns selbst, in Bezug auf unsere Industrie, und in Bezug auf die Mehrausgabe der Consumenten, wenn wir uns abschlössen gegen diejenigen Producte und Fabricate, welche das Ausland billiger herstellen kann, als wir? Ich glaube sogar, bei einigen solcher Artikel sind wir mit dem Schutzzolle schon zu weit gegangen, und thäten wohl, davon wieder abzugehen. Aber das hindert nicht, die von mir bezeichneten Artikel mit höheren Schutzzöllen zu belegen; dadurch, daß diese in Deutschland selbst in

größerer Ausdehnung producirt würden, würde die Wohlfahrt der Gesammtheit nicht leiden, sondern nur gewinnen. Mit einem Worte also, es kommt meines Erachtens zunächst bei uns an, auf eine Revision des Zollvereins-Tarifs in dem von mir angedeuteten Sinne.

Der Streit wegen des Freihandels und des Schutzsystems dürfte in der Welt wohl niemals sein Ende erreichen, weil in jedem Staate zwei verschiedene Interessen vorwalten. In den Seestädten, wo der Handel des ganzen dahinter liegenden Landes sich zusammendrängt, wo der Handel die Hauptsache, die Fabrication nur die Nebensache ist, schwärmt man mit Recht für den Freihandel; denn der Handel kann nur Ausdehnung gewinnen, er kann nur blühend werden bei diesem System. Im Innern dagegen wird der Handel bei aller Freiheit niemals die Bedeutung erlangen, die er an der Meeresküste hat, das Innere sieht sich von dem eigentlichen Großhandel so ziemlich ausgeschlossen, es sucht folglich Ersatz in dem Betriebe starker Fabrication; für die Fabrication aber, dafür, daß diese blühend werde und Ausdehnung gewinne, ist das Schutzsystem ebenso unentbehrlich, wie für den Handel die Freiheit. Aufmerksamkeit des Staats verdient aber die Fabrication vorzugsweise, weil sie mehr zur Wohlfahrt des Ganzen beiträgt, als der bloße Handel, insofern durch sie mehr Menschen beschäftigt werden, als durch diesen. Dem Staate liegt nun die große Aufgabe ob, der Fabrication in solchen Gegenständen, durch deren Production die Wohlfahrt des Ganzen befördert wird, statt zu leiden, Schutz zu gewähren, dem Bestreben der Gewerbtreibenden aber, auch dasjenige fabriciren zu wollen, was das Ausland billiger liefern kann, entgegen zu treten, ihm wenigstens keinen Schutz zu bewilligen, damit das Letztere dem Handel verbleibe. Ließe es sich einrichten, daß die Seestädte Freihäfen blieben und nur zur Befriedigung der Staatsbedürfnisse verhältnißmäßigen Antheil an Consumtionssteuern für das, was ihre Bevölkerung verzehrt, beitrügen, daß ferner nur das Innere des Landes, mit Ausschluß des seestädtischen Gebiets, mit Zoll-Barrièren und Schutz umgeben würde, so wären vielleicht alle Interessen befriedigt. Die Lösung der Aufgabe möchte sogar weniger schwierig sein als man glaubt. Bekanntlich hat Österreich einen Versuch der Art mit seinem Haupthafenplatze Triest gemacht, der natürlich zum Vortheil dieser Seestadt ausgefallen ist.

Hamburg aber ist von Geburt der Freihafen Deutschlands und wird so leicht diese Stellung nicht aufgeben, weil ihm mit Recht sein Handel wichtiger erscheint, als die Vortheile der Fabrication. Mit einem Worte, die Seestädter haben in ihrem Interesse Recht, wenn sie Freihandelsmänner sind, die Bewohner des Innern ebenso, wenn sie ein modificirtes Schutzsystem vertheidigen; der Staat hätte also nur dafür zu sorgen, daß Jedem das Seinige gewährt würde, ohne daß das öffentliche Wohl darunter litte. Ist aber eine Sorgfalt dieser Art für beide Interessen und nach beiden Seiten hin unausführbar, so verdient das wichtigere, größere Interesse eines Landes jedenfalls den Vorzug. Für das Zollvereinsgebiet, das keine Seehäfen hat, deren Handel von überwiegender Wichtigkeit wäre, und dessen Handelsumfang überhaupt nicht in den Vordergrund tritt, ist offenbar die Fabrication wichtiger als der Handel, und wenn also eine Wahl getroffen werden soll, so muß die Wagschale zu Gunsten der Fabrication sich senken.

Wenn England wirklich dereinst seines für den Augenblick vorwaltenden Handelsinteresse wegen zu dem entschiedenen Freihandelsprincip übergehen sollte, so möge abgewartet werden, ob es dabei verbleiben kann, ob nicht seine Fabrication dabei schwere Wunden erhalten wird, und ob nicht derselbe große Staatsmann, der schon einmal seine Farbe geändert hat, sofern er es erlebt, 10 Jahre nach dem Tage, wo ein solcher Entschluß gefaßt sein wird, abermals einen Irrthum eingestehen, und hinsichtlich der Fabrication zum Schutzsysteme zurückkehren wird.

Oft genug wird die Ausdehnung der Fabrik-Industrie aus dem Grunde verworfen, weil es zu Zeiten an Absatz fehle, und weil die Lage der Fabrikarbeiter in diesem Falle eine sehr traurige sei. Daß die Arbeiter zuweilen entlassen werden müssen, soll nicht in Abrede gestellt werden; dürfte aber der Vortheil, daß sie durch die Fabrik-Industrie mehr Gelegenheit zur Beschäftigung und zum Gewinn an Arbeitslohn haben, als wenn diese Industrie gar nicht existirte, nicht wichtiger sein als das Übel der momentanen Entlassungen? Es giebt kein wünschenswerthes Gut in der Welt, das nicht auch seine Schattenseiten hätte, darum wird doch aber Niemand solche Güter verwerfen wollen, wenn er sie erlangen kann. Wer sich gegen die Fabrik-Industrie er-

stört, weil zuweilen die Arbeiter unbeschäftigt sind, der befindet sich in der Lage desjenigen, der die Eisenbahnen verdammt, weil man darauf zu Schaden kommen kann. Nach derselben Logik könnte man den Besitz der Füße für ein Übel erklären, und denjenigen beneiden, der keine hat, weil er allerdings nicht Gefahr läuft, das Podagra zu bekommen. Gewiß müssen wir die Fabrikarbeiter beklagen, die zu Zeiten unbeschäftigt sind; aber wo ist denn ein Stand in der Welt, mit Ausnahme des Standes der Staatsbeamten, dessen Lage immer eine gleichmäßige wäre? Der Staatsbeamte bezieht ein festes Gehalt, der Landwirth, der Kaufmann, der Gewerbtreibende, der Fabrikant gewinnen bekanntlich nicht immer, in einzelnen Jahren verlieren sie oft sehr bedeutend, und nur derjenige ist der Klügere und der Bessere, der in guten Zeiten sich einschränkt, um für die trüberen Jahre zurücklegen zu können. Die arbeitende Classe denkt leider daran zu wenig, obgleich sie jetzt durch Sparcassen und andere Institute wohl Gelegenheit zur Ansammlung eines Nothpfennigs hat. Es soll damit nicht gesagt werden, daß es nicht auch geschähe; ich kenne sparsame Fabrikarbeiter genug, die ein für ihre Verhältnisse hinreichendes kleines Capital zurückgelegt haben. Ich habe den Unterschied zwischen der Lage der Staatsbeamten und der der gewerbtreibenden Stände nicht angeführt, weil ich der Meinung bin, daß der Stand eines Staatsdieners überall ein beneidenswerther sei; im Gegentheil, ich gebe gern zu, daß Mancher für seine Leistungen kein hinreichendes Äquivalent erhält, es handelte sich hier nur darum, den Gegensatz zwischen einer gleichmäßigen äußeren Lage und der ungleichmäßigen zu zeigen, der jeder Gewerbtreibende, er möge groß oder klein sein, unterworfen ist.

Ich habe diesen Gegenstand absichtlich noch einmal zur Sprache gebracht, weil ich weiß, daß die Ansicht der Herren Ältesten in dieser Frage in Folge eines früheren Beschlusses mit der meinigen übereinstimmend ist.

Ich sagte oben, in Preußen sei noch so manches zu thun. Es sei mir daher erlaubt, noch einige Worte im speciellen Interesse Berlins zu sagen. Dies specielle Interesse kann möglicherweise auch allgemeinere Wichtigkeit haben. Zu einem tüchtigen gesunden Verkehr im Innern gehören auch starke kräftige Geldmärkte, das sind die Börsen der Mo-

narchie. Eine Börse ist ein Markt, und ein Markt bedarf der Freiheit der Bewegung und des sichernden Schutzes der Gesetze. Unter diesen Bedingungen wäre die Berliner Börse zu einem der ersten und bedeutendsten Geld-, Wechsel- und Actien-Märkte zu erheben, und eine solche Bedeutung käme ihr zu, da sie gewissermaßen die Centralbörse des Zollvereins ist. In dieser Beziehung haben die deprimirenden Gesetze von 1840 und 1844 im höchsten Grade geschadet, und sie sind noch täglich dadurch verderblich, daß sie fortbestehen. Sie sind aus einem wohlwollenden Irrthum hervorgegangen, aber der Irrthum schadet immer, welche Motive auch demselben zum Grunde liegen. Wieviel Familienwohlstand ist dadurch zerrüttet worden, und wahrlich nicht der Wohlstand von Börsenmännern allein! Man hat vielleicht geglaubt, solche Gesetze seien nöthig gewesen für das aristocratische Element im Staate; aber gewiß ist es nach Emanation derselben für die Gutsbesitzer schwerer geworden, Geld auf Hypotheken zu bekommen, als vorher. Freiheit in Geldsachen und sichernder Rechtsschutz sind Lebensbedingungen für die materielle Wohlfahrt des Volkes im Allgemeinen. Darum waren die Bestimmungen des Landrechts über solche Gegenstände, unter denen die Nation länger als ein halbes Jahrhundert gelebt hat, an die sie gewöhnt war, und unter denen sie selbst durch die schwersten Kriegsdrangsale hindurch sich zum Wohlstande emporgearbeitet hatte, besser, als jene neuen Gesetze, zu denen man sich niemals hätte entschließen sollen. Die Berliner Börse ist bedeutender als man glaubt, weil hinter ihr der in Preußen im Allgemeinen so wohlhabende Mittelstand steht. Welche Macht hatte sie erlangt vor jenen Gesetzen, und zu welcher traurigen Gestalt ist sie jetzt herabgesunken! Sie gab den Ton an für die auswärtigen Actien-Märkte, und jetzt ist sie zur Krämerei verurtheilt. Man sage mir nicht, daß es ihr ja an Handelsfreiheit nicht fehle, Handelsfreiheit ohne Rechtsschutz ist nur der Schatten der Freiheit. Es ist kaum glaublich und doch wahr, nach dem Gesetze von 1844 haben nicht einmal die sogenannten Cassa-Geschäfte, diejenigen, welche das Gesetz irrthümlicherweise Geschäfte Zug um Zug nennt, gesetzlichen Schutz. Wer an der Börse ein Cassa-Geschäft in fremden Eisenbahn-Actien und inländischen Quittungsbogen abgeschlossen hat, kann nicht darauf klagen, wenn die andere contrahirende Par-

tei nicht erfüllt, selbst wenn ein vereideter Makler das Geschäft abgeschlossen hat. Und zu solchen Gesetzen, zu einer Börse, die unter solchen Gesetzen handeln muß, soll das Ausland Vertrauen haben, von einer solchen Börse sollen die fremden Capitalien sich nicht zurückziehen?

Ich weiß so gut wie irgend Jemand, daß jene Gesetze nicht allein den gegenwärtigen Zustand verschuldet haben, aber sie haben außerordentlich viel zu der jetzigen Entwerthung des Eigenthums in Eisenbahn-Unternehmungen beigetragen, und das kann dem Staate wahrlich nicht gleichgültig sein. Wenn der Cours von Eisenbahn-Papieren, für welche der Staat die Zinsen garantirt hat, die also besser als Staatsschuldscheine sind, mitten im Frieden 18 pCt. unter Pari steht, wie der der Stargard-Posener, kann dieser Zustand ein gesunder und natürlicher sein, kann er ein glücklicher und zufriedenstellender genannt werden? Und was soll entstehen im Fall eines ausbrechenden Krieges?

Es giebt Mittel, dem Schwindel und dem Börsenspiel entgegen zu wirken, aber sie bestehen nicht darin, daß man der Speculation den Rechtsschutz entzieht. Nein, die Gesundheit der Börsen der Monarchie ist auch wichtig für die materielle Wohlfahrt des Staates. Wenn ich bei einer Bankverwaltung mitzusprechen habe, so werde ich stets dafür stimmen, daß sie sich hüten müsse, zu bedeutende Vorschüsse auf Eisenbahn-Actien zu machen; denn die Solidität der Banken ist das Fundament für die Wohlfahrt, und so weit von den Gütern dieser Welt die Rede ist, auch für die Ehre der Nation. Ebenso entschieden bin ich aber auch der Meinung, daß der Staat sich nicht darin mischen müsse, worin die Nation ihr Vermögen anlegen, mit welchen geldwerthen Papieren sie an der Börse Handel treiben wolle. Es ist ein Irrthum, wenn eine Regierung glaubt, sie sehe in Dingen dieser Art weiter und klarer als ihre Unterthanen, und müsse sich eben deshalb zu ihrem Vormunde aufwerfen. Solche Maaßregeln dankt ihr Niemand; auch wenn die Unterthanen verlieren und sich geirrt haben, werden sie doch lieber Freiheit der Bewegung in Geldsachen haben wollen, als Verbotsgesetze, Strafen und Vormundschaft. Und wie demoralisirend müssen gesetzliche Bestimmungen wirken, hinter die sich der Ehrlose, wenn er seine

Verbindlichkeiten nicht erfüllen will, flüchten kann! Es hat mich stets gefreut, daß meine Herren Collegen auch in dieser Frage mit mir in Übereinstimmung gewesen sind, und ich beklage mit ihnen, daß unsere vielfachen Schritte bei der Staatsregierung um Zurücknahme jener deprimirenden Gesetze so erfolglos gewesen sind.

Nachtrag.

Erst nach Abschluß des Vorstehenden geht mir noch eine sehr bedeutende Abhandlung über die Differential-Zölle zu, über die ich nothwendig noch einige Worte sagen muß. Ich bedauere, daß sie nicht schon früher zu meiner Kenntniß gekommen ist. Sie hat keinen andern Titel als:

„Über Differential-Zölle."

(Als Manuscript gedruckt.)

Der Verfasser ist nicht genannt.

Daß sie von einem preußischen Staatsmanne herrührt, ist nach dem Inhalte nicht zu bezweifeln. Ich kann mich hinsichtlich des Verfassers irren, aber nach dem Styl, der Klarheit, der vortrefflichen logischen Anordnung, der großen Sachkenntniß, von der sie Kunde giebt, und nach der Schärfe der Auffassung schließe ich auf einen unserer höheren Staatsbeamten, der durch seine Stellung vorzugsweise berufen ist, sein Urtheil über solche Fragen abzugeben, und der sich im Besitz großen und wohlverdienten Einflusses befindet. Diese Schrift warnt ebenfalls vor dem Differential-Zoll-System, besonders vor der als Regel festzusetzenden differentiellen Besteuerung, und sie äußert große Bedenken über die möglichen Wirkungen von Retorsionsmaaßregeln. Aber sie enthält auch einen Irrthum, und eben deswegen schließe ich auf jenen Verfasser, da ich diesem Irrthum zu meinem Bedauern schon öfter begegnet bin, wenn der Verfasser sich durch die Presse vernehmen ließ. Er sagt Seite 4, indem er Schutzzölle und Differential-Zölle, die beide gänzlich von einander verschieden sind;

gleich stellt: „Die Anordnung von Schutz- wie von Differential-Zöllen ist daher der Auflage einer Abgabe gleich zu achten, welche jedoch nicht in die Staatscasse fließt, sondern von den Verbrauchern der geschützten resp. begünstigten Waare an die Producenten dieser Waare und an diejenigen, welche auf dieselbe speculiren, abgeführt wird; wobei zwischen beiden Arten von Zöllen nur der Unterschied Statt findet, daß bei dem Schutzzoll der Producent ein Inländer, bei dem Differential-Zoll ein Ausländer ist."

Hiervon ist nur wahr, daß von dem Differential-Zoll der Bewohner eines begünstigten Landes allerdings so lange einen Vortheil hat, bis die Production in diesem Lande sich stark vermehrt. Die Production von Naturproducten dürfte aber freilich eine gewisse Grenze haben, denn jedes Land kann nicht mehr produciren als Flächeninhalt und Clima zulassen. Falsch ist es aber, daß der Schutzzoll in die Taschen des Inländers zum Nachtheil der Consumenten gelangt, wenn solche Fabricate geschützt sind, die das Inland ebenso wohlfeil als das Ausland herstellen kann. Wäre diese falsche Behauptung wahr, so darf der Verfasser gefragt werden (ich setze voraus, daß derselbe der ist, den ich meine), wie er es hat zulassen können, daß das Gewerbe der Baumwollen-Weberei so lange unter so hohem Schutzzolle hat arbeiten dürfen, Millionen wären ja dadurch zum Nachtheil der Nation in die Taschen der Fabricanten von baumwollenen Stoffen gelangt. Glücklicherweise ist es nicht wahr. Der Ausländer, der die Begünstigung eines Differential-Zolles genießt, gelangt zu dem Vortheil wegen des Vorzuges, den man ihm vor andern Ausländern einräumt, der Schutzzoll ist aber für alle Inländer, die sich dem beschützten Gewerbe widmen, gleich, nirgend wird ein einzelner derselben bevorzugt, und die Concurrenz, die Gewerbefreiheit, der Umstand, daß jeder sich zum Mitbewerber aufwerfen kann, treiben sie so sehr bis an die äußerste Grenze des Gewinns herunter, daß der Consument im Durchschnitt ebenso wohlfeil kauft, als wenn er ausländisches Fabricat verbrauchte. Da das Ausland ausgeschlossen ist, wird aber ein starker Absatz im Innern erlangt, und der Arbeitslohn wird im Inlande producirt und consumirt, statt daß dies bei dem Verbrauche von fremden Waaren im Auslande geschieht. Wäre jene unrichtige Bemerkung

